TANK & MILITARY VEHICLES
7 août sept. 2012
tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

+ de 250 petites annonces

LOCOMOTION 2012

Le Beltring à la française

SdKfz 2 Kettenkrad

Scout Car M3A1

Les chars Hotchkiss

L 13708 - 7 - F: 6,90 € - RD

UNE REVUE DU GROUPE

Normandie 2012 • Restauration White 444-T • Musée d'Overloon

IL ÉTAIT UNE FOIS

LE PAS-DE-CALAIS LIBÉRÉ

26è édition 2012

SOUCHEZ

Du 31 AOÛT AU 2 Septembre 2012

En partenariat avec : MILITARIA MAGAZINE TANK MILITARY VEHICLES

Visitez notre site : www.vmartois.info

Ville de Souchez · Pas-de-Calais Conseil Général · SwissLife · Crédit du Nord · effet dig · SENSAS · CSF · CommunAupole de Lens-Liévin

Création : agence anaconda - 03 21 27 84 59

tank-zone.com

TANK & MILITARY VEHICLES

HISTOIRE • RESTAURATION • COLLECTION

Edito

La saison des rassemblements et des convois bat son plein malgré une météo plus que maussade sur la majeure partie du pays. Que de découragements pour les organisateurs qui voient leurs fêtes gâchées par la pluie faisant fuir le public. Espérons que la deuxième partie de la saison sera plus clémente. Vous retrouverez dans ce numéro les comptes rendus des 20 ans de la Locomotion en Fête, du 68e anniversaire du Débarquement en Normandie, de Celles et quelques autres encore.

Du côté des articles historiques, sont présentés les véhicules suivants : le char français Hotchkiss H35 développé dans les années 30 en prévision du remplacement du char Renault FT, le scout-car américain, et la moto side-car BMW R12.

Pour les collectionneurs, deux articles de restauration : le Kettenkrad et la suite de l'International.

Enfin, nous avons le plaisir d'annoncer un partenariat entre votre magazine et le site MILJEEP.COM (**www.miljeep.com**). Depuis 2004, MILJEEP.COM regroupe les passionnés de Jeep et véhicules militaires. Les sujets du forum et articles du site couvrent à la fois les aspects historiques et techniques des véhicules. Dès le prochain numéro de *Tank & Military Vehicles*, une rubrique historique et/ou technique sera ouverte à MILJEEP.COM afin de publier un article structurant les contributions des internautes sur un sujet précis. Dès ce numéro, les petites annonces du site viennent compléter celles du journal.

Bonnes vacances

PFB

Directeur de la publication : Pierre-François Boselli.
Directeur de la rédaction : Jean-Marie Mongin.
Rédacteur en chef : Emilien Pépin
Chef de fabrication : Géraldine Mallet.
Rédacteur graphiste : Morgan Gillard.
Rédaction : Gil Bourdeau, Dominique Breffort, Yves Buffetaut, Marc-Antoine Colin, Antonin Collet, Jean-François Colombet, Jean-Marc Deschamps, Raymond Giuliani, Magali Masselin, Eric Micheletti, Jean-Baptiste Mongin, Emilie Morassi, Jean-Pierre Parlange, Mathieu Pleissinger, Nathalie Sanchez, Nicolas Stratigos.
Principaux collaborateurs : Alain Aubrat, Jean-Michel Boniface, Pascal Danjou, Paul Gaujac, Jérôme Hadacek, Laurent Lecoq, Patrick Sarrazin, Eric Schwartz, Alexandre Thers.
Administrateur du site : Antoine Viau.

TANK & Military Vehicles est une publication du groupe Histoire & Collections, SA au capital de 182 938,82 €
Siège social : 5, avenue de la République, 75011 Paris.
Président-directeur général : François Vauvillier.
Directeur général : Pierre-François Boselli.
Vice-président : Jean Bouchery.
Principaux actionnaires : F. Vauvillier, J.-M. Mongin et E. Micheletti.
www.tank-zone.com

Département publicité (fax : 01 47 00 51 11)
Chefs de publicité : Sandra Villermois. Tél. : 01 40 21 17 94. Séverine Piffret. Tél. : 01 40 21 17 99.
Département commercial professionnels (fax : 01 47 00 20 75)
Directeur marketing et commercial : Pascal Da Silva. Tél. : 01 40 21 15 33.
Responsable commerciale : Nathalie Toutain. Tél. : +33 (0) 1 40 21 15 39. E-mail : n.toutain@histecoll.com.
Relations Clients "Professionnels" : Hayette Amar. Tél. : 01 40 21 07 76.
Assistante de la direction générale : Sandrine Régat. Tél. : 01 40 21 18 26.

Service Clients Particuliers
Abonnements et vente par correspondance
Françoise Cruz, Laudine Aimé.
Téléphone : + 33 (0)1 40 21 17 96
E-mail : vpc@histecoll.com
E-mail : abonnement@histecoll.com

Département gestion
Administrateur Adjoint : Chantal Raynaud.
Comptabilité : Jean-Nicolas Kalkias.
Secrétaire générale : Laetitia Quinton. Tél. : 01 40 21 18 24.

Histoire & Collections
5, avenue de la République
75541 Paris cedex 11.
Téléphone : 01 40 21 18 20
Fax : 01 47 00 51 11.

Vente en kiosque : MLP.
Service des ventes kiosques : Sordiap Contact : Laetitia Roland - Tél. : 01 42 36 80 86 E-mail : lroland@mercuri-presse.com
Vente au détail : Librairie Armes & Collections, 8, rue de Crussol 75011 Paris. Tél. : 01 47 00 68 72. Fax. : 01 47 21 97 55.
www.librairie-ac.com
Diffusion pour la Belgique : Tondeur Diffusion, 9, avenue Van Kalken, B-1070 Bruxelles. Abonnements : 02/555.02.17. Administration des ventes : 02/555.02.21. Fax : 02/555.02.09. FORTIS 210-0402415-14 e-mail : press@tondeur.be

PRINTED IN FRANCE/IMPRIMÉ EN FRANCE
● Traitement de l'image : Studio graphique A&C
● Impression : Léonce Deprez, Zone industrielle, 62620 Ruitz.
Numéro de CPPAP : 0114 K 89721
ISSN : 2259-3810
© Copyright Histoire & Collections 2012.
Reproduction interdite sans accord écrit préalable.
« MADE IN FRANCE »

n° 7 août sept. 2012

Sommaire

Les news	4
Les chars Hotchkiss H 35 et H 39	6
Les 20 ans de la Locomotion en Fête	18
Le Marshall Museum d'Overloon	24
Le White Scout Car M3A1 US	30
Avant-après : Light Tank M3A1 et AFKWX 353	36
Normandie 2012	40
Focus : Kettenkrad	46
Celles 2012	52
La BMW R12	56
Vernon 2012	60
Florennes 2012	62
Restauration : tracteur White 444-T (3e partie)	64
Petites annonces	71

Tank & Military Vehicles est sur facebook Recherchez « **TMV** » puis cliquez « *J'aime* ».

Les News de Tank & Military Vehicles

Par Pierre-François Boselli

Red devils

Les 29/30 septembre, à l'occasion de la 2e édition du Poste avancé de Creuse, l'association Red Devils propose aux collectionneurs de véhicules blindés US de nous contacter afin de reconstituer un diorama géant dans une ferme des années trente préservée comme à l'origine. Déjà en place un headquarter, un carrefour renforcé MP, un poste de premier secours, un poste de ravitaillement, un cinéma de campagne... Le cadre très préservé de cette sortie mettra les véhicules en valeur dans un environnement typique de la Libération. La sortie est ouverte au public. Contacter : Pierre-Marie Sergeant – red-devils.association@hotmail.fr – 06 19 83 44 64

8 mai - Club du Souvenir Militaire

Je vous fais parvenir une des photos réalisées lors de notre manifestation du 8 mai 2012 à Cramoisy (60). Nous avons installé un campement US, exposé des VM et civils, un bal country était organisé l'après-midi. Des baptêmes en jeep ont été réalisés derrière le terrain de foot où nous avons eu la chance de trouver un beau bourbier, comme on le voit sur la photo. Pour l'édition 2013, nous cherchons des véhicules militaires et civils, merci Céline Gallego, secrétaire du Club du Souvenir Militaire, section Oise.

Mai 2012 - Munster

Les représentants de la section US OLIVE DRAB de l'association des Vieux Pistons de LIXHEIM renforcée par la sympathique équipe regroupée autour de Gérard ARNOULD dénommée « Groupe LECLERC » ont répondu à l'appel de la commune de Munster (57) les 12 et 13 mai pour reconstituer un camp US avec véhicules. Etaient visible: Jeep, DODGE WC 52, WC 54 (ambulance), WC 56 (command car), ainsi qu'un GMC lot 7, une automitrailleuse M8 et un canon HM2 de 105 m/m mis en situation.

Crevecœur 2012

Le weekend des 2 et 3 juin, la commune de Crevecœur-sur-l'Escaut organisait sa fête communale où les COMMEMO RANGERS étaient conviés pour monter un camp.

Nos véhicules allaient de la JEEP à la gamme DODGE WC51, 52, 54, 56, 62, 63, 64KD en passant par les GMC 352, 353 cargo, benne, caisse technique, AFKW, CHEVROLET G7117, WARD la France, WEASEL et pour la partie France-Algérie avec HOTCHKISS M 201, RENAULT 2087. Une présentation du service médical US avec vitrines et mannequins, ainsi que de l'équipement d'une position de 105 m².

Notre prochaine grande exposition /bourse aura lieu à CAMBRAI Palais des Grottes le dimanche 4 novembre, le thème en sera « INDOCHINE/ALGERIE1945/1962 ».http://commemorangers.com

Communiqué F.P.V.A. du 10 juillet 2012

Au sujet du dossier controversé du contrôle technique des véhicules de collection militaire, la F.P.V.A a posé près d'une quarantaine de questions parlementaires et fait déposer une proposition de loi n°3824 du 18 octobre 2011 pour tenter de faire évoluer les choses dans le bon sens. La FPVA a obtenu deux rendez-vous au ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et effectuée plusieurs relances sur le sujet auprès des différents intervenants. Malheureusement, à ce jour, la situation semble ne pas vouloir évoluer vers plus de liberté pour les collectionneurs. Aussi, la FPVA a adressé une demande officielle d'abrogation du décret n°2011-2046 du 29 décembre 2011 (articles 3 et 4) et des 3 arrêtés du 14 octobre 2009 qui soumettent les véhicules dits « de collection » au contrôle technique à chaque mutation et au contrôle technique périodique tous les cinq ans. En l'absence de réponse à notre demande, la FPVA s'est vue contrainte de saisir le Conseil d'Etat d'un Recours en Excès de Pouvoir, afin d'obtenir une réponse à notre demande légitime par la voie contentieuse.

En effet, il apparaît que le contrôle technique périodique des véhicules de collection a été introduit en France par la voie réglementaire. Or, ces dispositions sont contraires au point 20 du préambule et à l'article 4 de la directive européenne n°2009/40/CE sur les contrôles techniques qui dispose : « les États membres peuvent, après consultation de la Commission, exclure du champ d'application de la présente directive ou soumettre à des dispositions spéciales certains véhicules qui sont exploités ou utilisés dans des conditions exceptionnelles, ainsi que des véhicules qui n'utilisent pas ou n'utilisent presque pas les voies publiques, y compris les véhicules présentant un intérêt historique et construits avant le 1er janvier 1960, ou qui sont temporairement retirés de la circulation », ainsi qu'à l'article 311-1 du code de la route qui dispose : « le véhicule de plus de trente ans d'âge, qui ne peut satisfaire aux prescriptions techniques exigées par le présent livre ».

En tout état de cause, compte tenu du fait que les ¾ des véhicules de collection font moins de 1500 Km/an, soit un contrôle technique tous les 7 500 km (5 ans), tandis que sur les véhicules d'usage courant (moins de 30 ans) le contrôle a lieu entre 30 000 km et 50 000 km (2 ans), la F.P.V.A demande pour les véhicules légers (VL) immatriculés en carte grise « collection », d'une part, que la périodicité soit portée à 10 ans entre chaque contrôle technique et d'autre part pour tous ceux construits avant 1960, et notamment pour les poids lourds, qu'un choix soit offert à leur propriétaire entre passer le contrôle technique « allégés » tous les 10 ans en échange d'une libre circulation sur tout le territoire national ou bien ne pas le passer et être soumis à une restriction de circulation au département et départements limitrophes avec possibilité d'effectuer une déclaration à la préfecture pour se rendre à une manifestation au-delà de cette limite. La dispense de contrôle technique pour les véhicules les plus anciens (antérieurs à 1960) apparaît comme « la solution de bon sens », tant du point de vue légal et jurisprudentiel que du point de vue technique. Il s'agirait indéniablement de la réponse la plus appropriée aux attentes des collectionneurs en vue de préserver notre patrimoine.

Un travail s'achève, un autre commence pour la F.P.V.A ! Aussi, si vous souhaitez que les choses avances, notamment, sur le problème des contrôles techniques, rejoignez-nous ! En effet, dans un monde en constante évolution, il est indispensable de nous regrouper au sein d'une grande Fédération capable de nous entendre et de nous défendre ! « l'Union fait la force » ! La F.P.V.A regroupe aujourd'hui plus d'une centaine de membres actifs (essentiellement des associations, clubs, musées, professionnels du secteur, mais aussi de simples particuliers collectionneurs qui ne souhaitent pas forcément s'affilier à telle ou telle association locale), ainsi que quelques membres bienfaiteurs. Il ne tient qu'à vous d'en faire autant pour un coût extrêmement modique : une association peut adhérer pour la totalité de ses membres à partir de 40 (Pour adhérer imprimer votre bulletin sur : http://www.armes-ufa.com/spip.php?rubrique99).

La F.P.V.A n'a jamais été en concurrence avec les autres associations ou fédérations de collectionneurs. Au contraire, elle a complété ou suppléé leur action de préservation et de reconstitution par une action plus spécifique de veille juridique et de lobbying, afin que les besoins des collectionneurs et de leur(s) collection(s) soient réellement pris en compte par les pouvoirs publics.

Le Président R.PIERREFICHE - F.P.V.A : 4, rue Jean Pierre Timbaud 87200 Saint Junien : 06 88 64 89 04

Vos rendez-vous avec l'Histoire

Août

✪ Le weekend du 4 et 5 août, au Vigeant (86), fête de la locomotion, défilé et exposition de véhicules militaires, voitures américaines et motos anciennes organisés par AVEM 86. Renseignements, tél. : Yannick 06.31.21.89.48 ou Stéphane 05.49.23.09.49. www.avem86.com

✪ Le dimanche 5 août, à Neuvic-sur-l'Isle (Dordogne), bourse aux armes, animations avec le GMC Dordogne : reconstitution d'un camp WW2 avec expositions de véhicules militaires organisée par Neuvic Anim' avec l'Association Pad Airsoft, Boulodrome, de 8h à 17h. Renseignements, tél. : 05.53.80.54.10. Mail : neuvic.animations@wanadoo.fr

✪ Du 10 au 12 août, à Remouchamps (Belgique), bourse militaria, rassemblement de véhicules militaires, reconstitutions organisés par Indian Head – Military Vehicle Conservation Group. Tél. : (00.32) 43.84.63.73.

✪ Les 11 et 12 août, à Ursel (Belgique), bourse militaria « Wings and Wheels » organisée par VZW 4Def, véhicules militaires à l'aérodrome, de 9h à 17h. Rens : VZW 4Def Postbus 33 - BE-3970 Leopoldsburg, Belgique. Tél.: M. Smets (00.32) 476 530 557 - Carl@wingsandwheels.be. M. Maas (00.32) 479 490 330 - JP@wingsandwheels.be ou M. Collier (00.32) 479 650 138 – Tom@wingsandwheels.be. Site : www.wingsandwheels.be

✪ Du lundi 13 au jeudi 16 août, à Sainte Maxime (Var), Commémoration de Débarquement de Provence organisée par MVCG Sud-Est Côte d'Azur. Tél. : Sandrine Goubert 06.11.20.48.98, Quartier Le Pivol 06450 Lantosque

✪ Du 15 au 19 août, à Fierville Bray (14), camp WW2 sur un terrain privé organisé par le Club VSG sur le thème « Opération Totalize ». Tél. : M. Danet 06.13.31.13.36 ou 05.50.28.12.39. - vsg3945@sfr.fr

✪ Le 15 août, Le Dramont (Var), la 36th DI du Texas organise sa bourse d'échange avec rassemblement de véhicules militaires et civils WW2. Défilé à 15h. Renseignements – programme : 06.60.57.46.97 ou marco.frejus@gmail.com

✪ Les 18 et 19 août, à Bonnières sur Seine (78), commémoration et campement de l'A.V.R.M Tél. : Véhicules militaires et reconstitution du Mantois M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Du 14 août au dimanche 26 août à Livinhac-le-haut (Aveyron), concentration de groupes de reconstitutions 'Le Bivouac', organisée par Le Musée de l'Uniforme de Livinhac-le-haut. Tél. : Ludo 05.65.43.45.80

✪ Les 25 et 26 août, à Mousson sur Seine (78), commémoration et campement de l'A.V.R.M. Tél. : Véhicules militaires et reconstitution du Mantois M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Les 25 et 26 août, à Mons (Belgique), Commémoration de la Libération, bourse le samedi, organisées par le Royal Mons Auto Club, rassemblement d'autos blindées et mitrailleuses de reconnaissance, baptèmes chars Tél. : (00.32) 65.33.55.80. Site : www.tanksintown.be

✪ les 25 et 26 Août Le 3e « Convoi Liberty » traversera la région des WEPPES dans le nord de la France . 50 véhicules et plus de 100 participants sont déjà inscrits. Un camp allié sera reconstitué à Wavrin. Inscriptions: www.olivergroup.fr

✪ Les 25 et 26 août 2012, à Cannes (06), bourse militaria organisée par Cannes Véhicules Historiques, stade des Hespérides, av. des Hespérides. Défilé de véhicules militaires dans la ville le 24. Tél. : 06.87.38.69.15.

✪ Du 25 au 29 août, à Sainte Maxime (83), 68e anniversaire de la Libération de Nice organisé par MVCG Sud-Est Côte d'Azur. Tél. : Sandrine Goubert 06.11.20.48.98, Quartier Le Pivol 06450 Lantosque

✪ Du 30 août au 2 septembre à Souchez (62), 26e Edition du « Pas de Calais Libéré », camp de base à Souchez, convois, parade, musiques militaires, groupes de reconstitutions, bal d'époque, chars en action, visite du campement et bourse organisés par le VM Artois. Rens: Jérôme Mignotte, 24 route de Carency, 62153 Souchez. http://www.vmartois.info

Septembre

✪ Le 2 septembre, à Breuilpont (Eure), expo de véhicules organisée par l''AVRM. Tél.: M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Les 1er et 2 septembre, à Saint-Georges-sur-Cher (Loir-et-Cher), camp/rassemblement de véhicules militaires organisés par Touraine Mémoire 44. Tél. : Desouche Cécile 06.86.47.51.35 ou M. Brocherioux Philippe : 06.33.76.95.68.

Il était une fois le Pas-de-Calais Libéré 2012

Pour la 26e année consécutive, le rassemblement organisé par l'association V.M. Artois, aura lieu à Souchez le week-end du 1er septembre. Le campement sera ouvert aux collectionneurs du mercredi 29 août au lundi suivant.

Les informations sur l'évènement et les formulaires d'inscription sont disponibles sur le site de l'association:

http://vmartois.info/

✪ Du 7 au 9 septembre, à Douzy (Ardennes), 2e Edition « de l'Invasion à la Libération » organisé par Ardennes 44, circuit « sur les traces des combats de mai-juin 1940 ». Tél: Ardennes 1944 06.08.30.14.10 ou 06.87.54.37.73. - http://club-ardennes1944.e-monsite.com

✪ Du 7 au 9 septembre 2012, à Rumes (Belgique), rassemblement de véhicules miltaire 'Comme en 44' organisés par l'ASBL 2nd Armored division « Hell on Wheels » Taintignies-BMVCG. Tél: Delcampe Ch. (+32) 069.64.80.71 ou Trehout M., (+32) 069.64.89.54

✪ Les 8 et 9 septembre, à Courville-sur-Eure (28), 'Liberty Camp 44' organisé par Ghost Treaders Museum. campement WW2, animations, concert,.. Tel: 06.12.30.89.71. Site : http://1944singer.skyrock.com

✪ Du 8 au 10 septembre, 7° Rassemblement de vehicule militaire a la casemate Esch de HATTEN (67) Tel: 06.84.19.72.05 - soldat67@wanadoo.fr tel:06.73.69.33.68 - mauser98@orange.fr

✪ Les 8 et 9 septembre à Noyon (60), la Libération à Noyon - 3e bourse militaria, convois, défilés, reconstitution Camp US organisés par le Club LIB44. Renseignements, tél. : 06.03.01.50.03. alain.crappier@wanadoo.fr. - www.lib44.fr

✪ Le 9 septembre, à Carhaix-Plouguer (29), bourse militaria organisée par l'Association Poher Collections, aux halles, centre ville, de 8h à 17h. Tél. : 02.98.99.18.14 ou 02.98.99.04.57.

✪ Les 15 et 16 septembre, au Mont-Valérien (92), commémoration et campement – Journées du patrimoine organisée par l'AVRM. Tél. : M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 - M. Callewaert 06.15.93.30.84 – M. Rouyer: 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Les 15 et 16 septembre à Cormeilles en Parisis (95), la fête de la liberté organisée par Historic Motor Legend. Tél. : 06.82.31.90.84 ou 06.29.28.23.00

✪ Les 15 et 16 septembre, à Mouilleron-en- Pareds (85) marche du souvenir et camp WW2, pour commémorer l'Opération DICKENS organisée par Véhicules Militaires Historiques de Vendée. Tél. : M. Nauleau 06.81.41.17.80. E-mail : vmhv@wanadoo.fr

✪ Les 15 et 16 septembre, à Flins (78), manifestation de véhicules organisée par l'Association GMCO, rte des 40 Sous, Flins.

✪ Du 21 septembre au 23 septembre, à 18h, à Fréthun, rassemblement pour la libération de Calais, avec plusieurs blindés Alliés et allemands. Convoi sur la Côte d'Opale du Cap Blanc Nez au Cap Gris nez en passant par la batterie Todt. Groupes de reconstitution, bal de la libération sous chapiteau. productionevenementiel62@yahoo.com

✪ Le 22 septembre, à Ivry-la-Bataille (27), expositions de véhicules organisée par l'AVRM. Tél. : M. Lefin (Président): 01.34.79.35.42/06.79.79.75.62 M. Callewaert (Vice-Président): 06.15.93.30.84 – M. Rouyer (conseiller technique): 01.30.98.93.57/06.32.98.21.75

✪ Le 23 septembre, à Verdun (55), bourse militaria, bourse d'échange auto-Moto, puces/brocante – Exposition de véhicules de collections et militaires organisées par Jadis Auto 55, zone de loisirs - Pré l'Evêque, de 8h30 à 18h. Renseignements : Jadis Auto 55, Rés. Vauban 52bis, rue Pierre Demathieu 55100 Verdun. Tél. : 03.29.86.02.63 ou 03.82.44.04.56 (après 20h30). E-mail : Nicole.sablon@orange.fr

Octobre

✪ Le dimanche 14 octobre 2012, à Rouen (Seine-Maritime), puces militaria, uniformes, équipements, surplus, équipements complets ou en pièces, clubs militaires organisés par l'Association Normandie Expositions, parc des expositions, de 9h à 17h. Renseignements, mail : contact@puces-militaria.com. Site : www.puces-militaria.com

facebook

La page Facebook du Tank & Military Vehicles est accessible à http://www.facebook.com/TMV.Magazine

Les chars Hotchkiss H 35

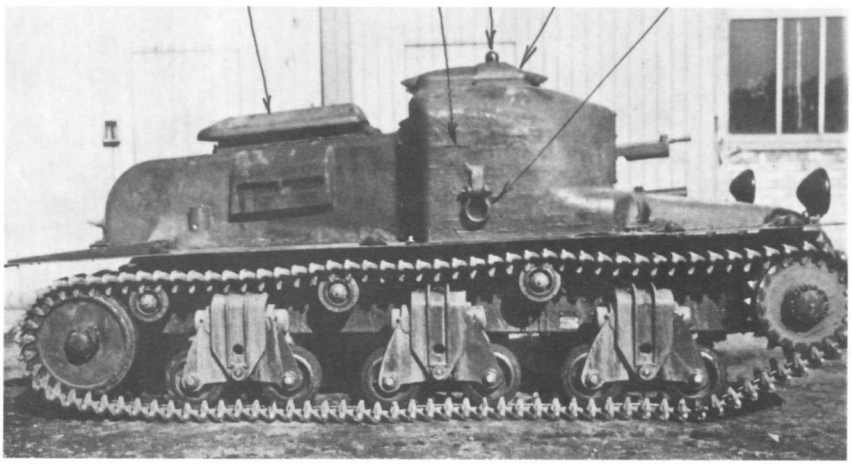
Le premier char interarmes

On peut considérer que l'origine du programme de char léger de 1933 débute avec les discussions informelles que le directeur de la société Hotchkiss a initiées avec les membres de l'état-major autour d'une maquette en plâtre. De cette manière l'armée comprend mieux ce qu'elle peut attendre de la technologie militaire existant alors.

Par Pascal DANJOU

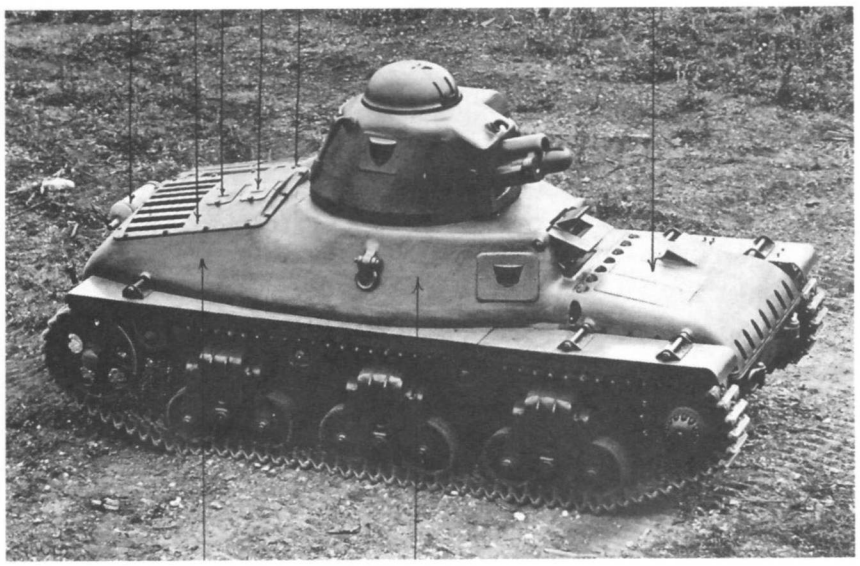
La société des automobiles Hotchkiss a été créée par un ressortissant américain BB Hotchkiss vers 1867. Elle est devenue entièrement française en 1888 et elle a toujours produit depuis le début de son activité de la petite artillerie et des mitrailleuses. Elle se lance dans la construction automobile en 1904 date à laquelle elle étudie son premier véhicule militaire. Il s'agit en fait d'une auto mitrailleuse dérivée de la Charron Girardot Voight de 1902. Si le constructeur réussi à en vendre quelques exemplaires à la Turquie en 1904, il se recentre tout de même sur la production de mitrailleuses qui équipent alors les chars français et dont les marchés sont juteux. L'industriel va à nouveau tenter une incursion dans le domaine des véhicules militaires au début des années 30. À cette époque l'armée française n'a toujours pas trouvé le remplaçant pour le char FT qui est devenu obsolète. La situation internationale commence à se dégrader et les budgets d'armement sont en forte hausse, flairant de futurs marchés d'importance la société Hotchkiss va donc s'intéresser de près aux besoins de l'armée.

Son directeur M. Ainsworth est un sujet britannique, il n'a de ce fait pas tout à fait la même démarche intellectuelle que ses homologues français. Au lieu d'attendre que l'armée fixe ses besoins et promulgue un programme d'armement, c'est lui qui va contacter l'armée et lui faire part de ce qu'il est possible de faire pour remplacer les vieux petits Renault. Des entretiens qu'il va avoir, va naître l'avant-projet du futur char léger. Son initiative va aussi lui permettre de pouvoir présenter son avant-projet six semaines avant la publication du programme, coiffant ainsi sur le poteau tous ses concurrents. L'armée, a bien compris qu'elle pouvait obtenir un char de petite taille dont le poids avoisine les cinq ou 6 tonnes et il est même envisagé qu'il s'agisse d'un char casemate, donc sans tourelle, pour gagner du poids. Sur



Ci-contre.
Les deux premiers prototypes du char Hotchkiss sont des chars casemate, très prisés à l'époque car ils sont plus légers, plus facile à construire, et surtout beaucoup moins chers. De nombreux pays vont d'ailleurs les utiliser : les Anglais avec les chenillettes Carden Loyd, les Italiens avec les chenillettes CV 33, les Polonais avec les chenillettes TK, etc.
(SHAT Vincennes)

5 et H 39



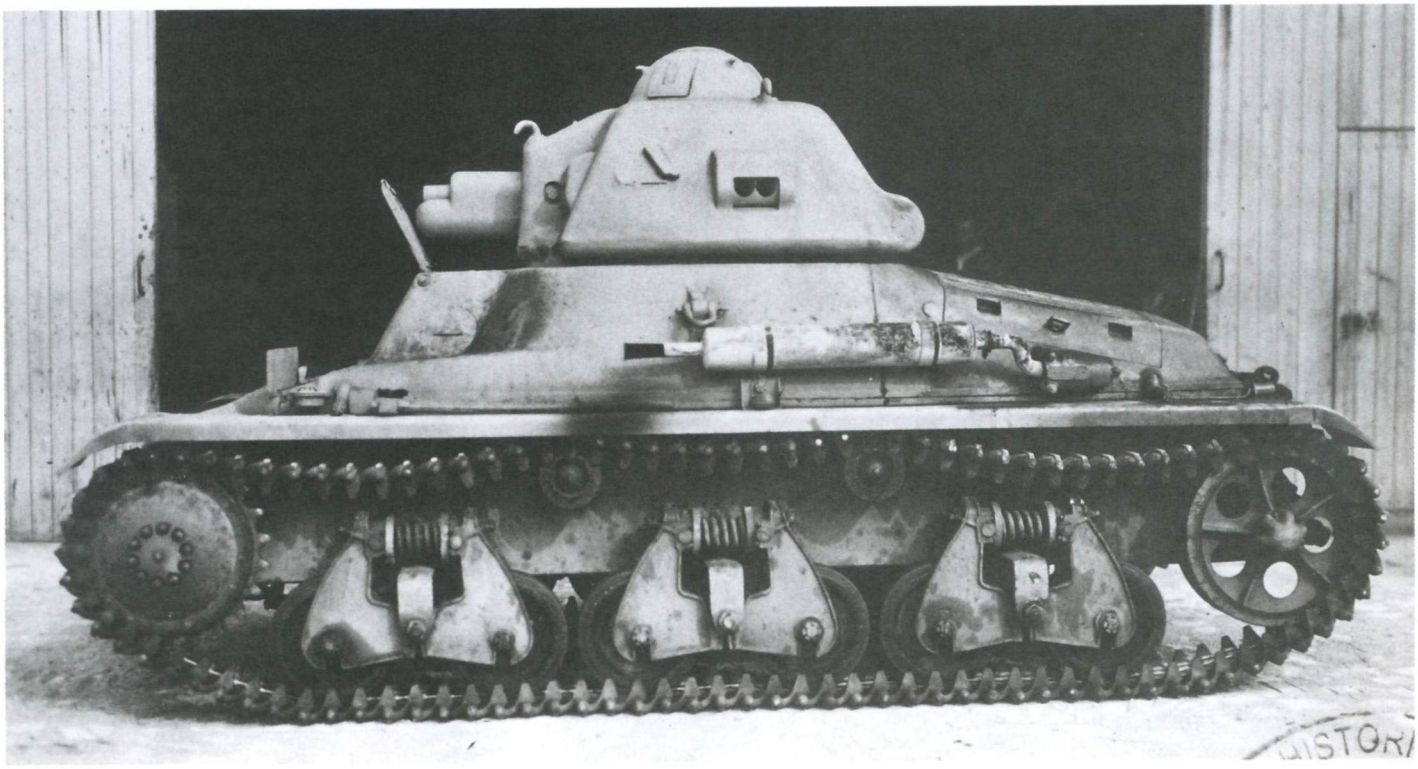
Ci-dessus.
Bien que son aspect soit totalement différent des deux premiers prototypes, le prototype numéro trois a pu être modifié aisément grâce à la composition de sa caisse moulée et boulonnée. En fait seule la partie arrière de la caisse et la tourelle ont changé. *(SHAT Vincennes)*

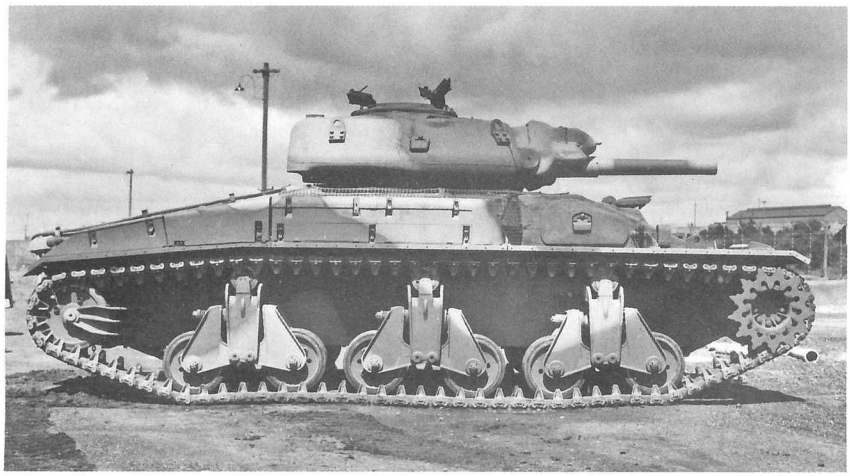
Ci-contre.
A peine débarqués en Angleterre, les chars H 39 de la 342e CACC, devenue première compagnie de chars de la France libre, s'entraînent en Angleterre. *(DR)*

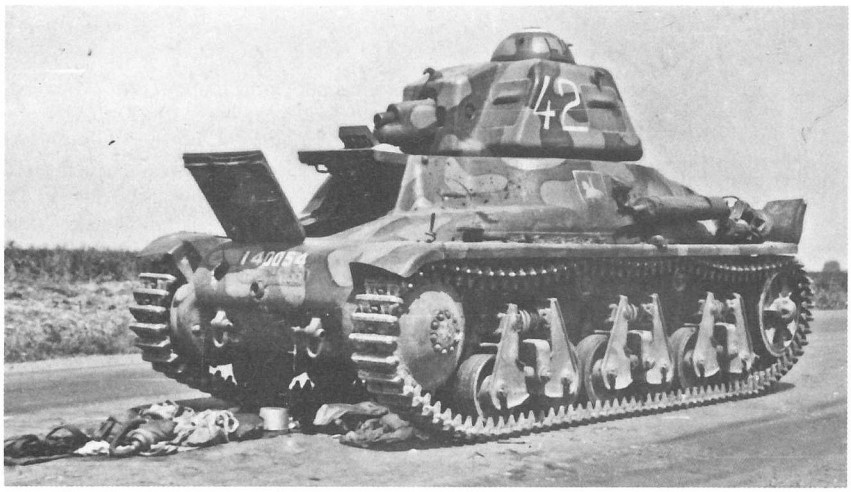
Ci-dessous.
Le char Hotchkiss H 35 de pré-série, il a quasiment son aspect définitif à quelques détails mineurs près. *(SHAT Vincennes)*

ce dernier point, on serait tenté de reconnaître la touche toute britannique du directeur de Hotchkiss puisque ce concept ressemble étrangement à ce qui se fait alors en Grande-Bretagne avec Vickers ou Carden Loyd. Quoi qu'il en soit, le conseil consultatif de l'armement entérine le programme de char léger le 2 août 1933, alors qu'Hotchkiss a déjà reçu commande de trois prototypes plusieurs semaines auparavant, le 30 juin. Malgré cette avance c'est Renault qui parviendra à présenter son prototype en premier. Celui d'Hotchkiss parviendra à la commission de Vincennes le 18 janvier 1935. Les deux premiers prototypes présentés par l'industriel de Saint Denis sont des chars casemate dont la caisse en acier moulé est plutôt novatrice. Ils sont évalués entre janvier et mai 1935 bien qu'ils ne répondent déjà plus aux nouvelles spécifications qui ont été émises le 21 juin 1934. En fait, les besoins ont changé car entre-temps le nouveau canon de 25 mm est produit en série et sa munition perce aisément les 30 mm de blindage qui paraissaient suffisant un an plus tôt. Les nouvelles spécifications exigent donc un blindage de 40 mm.

Les différents tests que vont subir les deux prototypes vont révéler de nombreux défauts, Hotchkiss ne disposant pas des installations nécessaires qui auraient permis de les déceler préalablement. S'il ressort, à la fin des essais, que ce char est facile à conduire rapide et maniable il ne sera pas retenu par l'infanterie car son moteur bien que poussé au maximum et déjà insuffisant, les masses sont mal réparties, la vision défectueuse, et le poste du chef de char est trop exigu. Tenant compte de l'avis de la commission, Hotchkiss va repenser l'engin et présenter son prototype numéro trois le 19 août 1935. Son aspect est totalement différent des deux premiers chars casemate car il est désormais équipé avec la toute nouvelle tourelle APX R armée du canon de 37mm SA 18 en lieu et place de la mitrailleuse initiale et la partie supérieure de la caisse est entièrement moulée. En fait, ce changement







de silhouette a pu être obtenu au prix d'une toute petite modification. Le système d'éléments moulés puis boulonnés a permis au constructeur de ne remplacer que la partie arrière de la caisse les autres éléments sont restés identiques aux deux premiers prototypes. Le blindage est maintenant conforme aux désirs de la commission, c'est-à-dire de 40 mm, et le char s'approche désormais dans ses grandes lignes du modèle qui sera fabriqué en série. Bien que jugé doté d'indéniables qualités techniques, le char présente toujours quelques défauts majeurs qui vont le faire écarter par l'infanterie, qui a par ailleurs déjà commandé le char Renault en série et qui ne souhaite

Ci-dessus.
Cet Hotchkiss H 35 de la 1re DLM, 4e régiment de cuirassiers (reconnaissable à son insigne représentant Jeanne d'arc sur un écu rouge) a eu ses diascopes chrétien de tourelle remplacés par des épiscopes, beaucoup moins dangereux pour chef de char. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-contre.
Le directeur des usines Hotchkiss, d'origine anglaise, avait prospecté en Angleterre pour faire construire sous licence le char Hotchkiss. Cette démarche n'aboutit pas, mais il semblerait que l'Australie ait pu bénéficier des études menées alors pour construire son char Sentinel. Quoi qu'il en soit, l'air de famille est indéniable. *(Australian War Museum)*

pas multiplier les modèles en services, ce qui sera pourtant fait en 1937.

La carrière du char Hotchkiss aurait donc dû s'arrêter là, mais c'était sans compter sur l'incursion du politique dans les affaires militaires. Nous sommes en 1935, et la cavalerie est en train de créer ses futures DLM. Elle prévoit alors d'équiper ses régiments de combat avec le char Somua S35. Mais l'engin coûte très cher et les crédits de la cavalerie ne sont pas illimités. Au même moment, le nouveau ministre de la guerre, Jean Fabry, s'intéresse à la question et assiste, avec le général Gamelin, à des essais conjoints du Somua S35 et du Hotchkiss sur le petit polygone d'obstacle de Vincennes. Mal à l'aise sur un espace réduit, le Somua ne fait pas grande impression contrairement au char Hotchkiss qui semble agile et très à l'aise. Le ministre tira la conclusion qu'il fallait abandonner le char Somua et commander le Hotchkiss. Le général Flavigny, conscient des qualités du char Somua réussi à obtenir que les deux chars refassent un parcours sur le grand terrain de manœuvres. Cette fois-ci, sur un terrain qui lui était propice, le Somua montra ses qualités au point qu'il est décidé d'en passer commande. Cependant, pour ne pas déplaire au ministre qui était si emballé par le char Hotchkiss, le général Gamelin décida d'en attribuer à la cavalerie « *bien qu'il ne correspondissent pas du tout aux besoins de cette arme* ». Si, au départ, la cavalerie ne sait que faire de ce petit char dont la vitesse maximum dépasse de peu la vitesse moyenne des convois de cavalerie, très vite elle y trouvera l'avantage de pouvoir compléter ses régiments de combat à moindre frais, ce qui lui permettra d'aligner trois DLM à effectifs complets (moitié Somua, moitié Hotchkiss) au 10 mai 1940. En tout, ce sont 300 chars Hotchkiss qui sont affectés à la cavalerie. Un premier marché (numéro 60 351 D/P) portant sur 200 exemplaires est passée le 6 novembre 1935, il permettra d'équiper huit escadrons de combat. Un second marché (numéro 70 120 D/P) pour 100 engins supplémentaires est passée le 7 septembre 1936. Entre-temps, l'infanterie se rend compte que les cadences de production du Renault R 35 sont beaucoup trop lentes pour équiper ses bataillons de chars de combat dans des délais raisonnables. Elle revient donc sur sa décision de ne pas adopter le char Hotchkiss et en commande 100 exemplaires (marché numéro 70 189 D/P) le 23 janvier 1937 pour équiper deux de ses bataillons. Paradoxalement, alors que la rivalité entre l'infanterie de cavalerie est à son summum, le char Hotchkiss va donc devenir le premier char inter armes de l'armée française. Du fait de l'entrée en concurrence du char Hotchkiss sur le marché des chars légers, Renault va donc réviser les prix de son char en le passant de 250 000 fr. à 190 000 fr.

Adopté sous la dénomination de « char léger modèle 1935 H », les 400 engins seront réceptionnés entre juillet 1936 et septembre 1938. Le char souffre néanmoins de nombreux défauts et le constructeur y apportera des améliorations tout au long de sa période d'activité. Cette première version du char est reconnaissable à son capot moteur incliné vers l'arrière qui abrite un moteur de 75 chevaux. Sur les tout premiers exemplaires (au minimum sur les 10 chars de tête de série) les fourches de galets ont une forme plus arrondie et les poulies de tension sont ajourées. Très rapidement et vraisemblablement pour des questions de solidité, les fourches sont

Ci-contre.
Le H 35 40 086, issu du centre d'instruction de Fontevraud, comme le prouve l'insigne représentant un fer à cheval ailé, symbole appliqué aux engins affectés aux unités d'instruction, a été envoyé au 8e dragons dans les derniers jours de la campagne. *(Coll. P. Danjou)*

Hotchkiss modèle 1935 H : Les chiffres blancs à l'arrière de la tourelle, indiquent l'appartenance de ce char (dont le profil est extrapolé à partir d'une toile du peintre aux armées Brennet) à une unité de cavalerie vraisemblablement à la deuxième DLM. Le tourelleau tricolore est typique des années d'avant-guerre. En 1940, leur grande majorité sera repeints et la cocarde identification aérienne placée sur le capot moteur.

Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

remplacées par d'autres aux formes plus rectiligne, puis plus tard les poulies de tension deviennent pleines et en étoile. Les équipements de vision, les diascopes chrétien, sont réputés dangereux car le verre des optiques se fragmente en cas de choc et risque de blesser les membres d'équipage, ils seront remplacés par des épiscopes réputé plus sécurisants. Mais les défauts du char sont jugés vraiment trop importants pour que sa fabrication aille au-delà du 400e exemplaire.

Tous ces chars de cette première série, sont équipés du canon de 37 mm courts SA 18. Cette arme est récupérée sur les chars FT réformés. Ce choix présente un double avantage, d'abord un avantage financier puisqu'il permet d'économiser en temps et en argent la mise au point d'une nouvelle arme et permet ainsi d'équiper très rapidement les chars sortant d'usine. Le second avantage est que les munitions pour cette arme sont déjà disponibles en grande quantité dans les stocks. Cependant, si

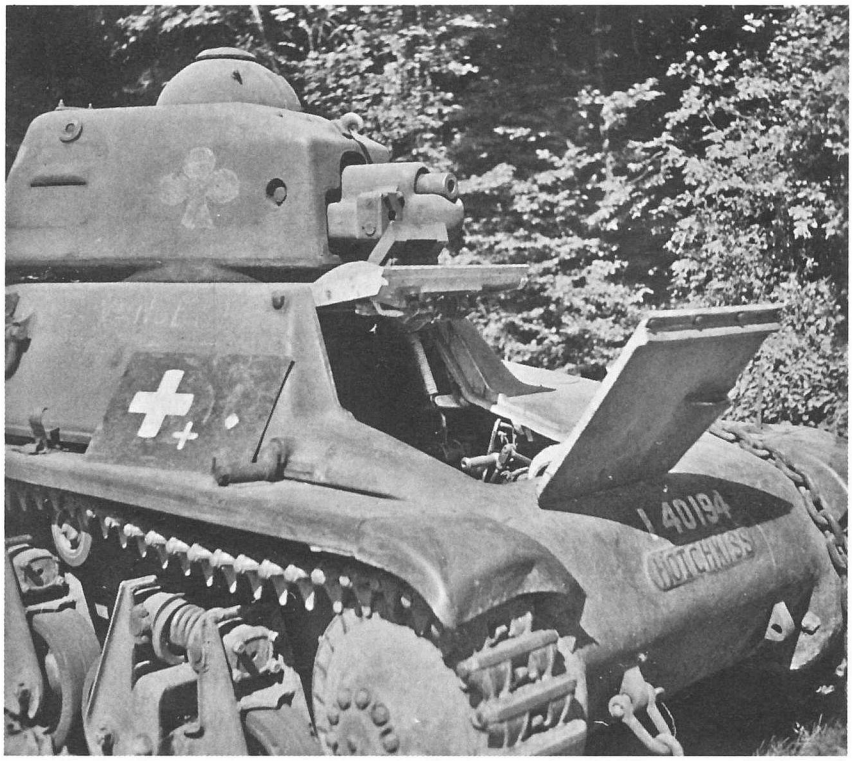
Ci-contre.

La position des as de trèfle sur la tourelle, ainsi que l'immatriculation du premier char (40 143) laisse penser qu'il s'agit de chars appartenant à la 2e DLM, 13e dragon ou 29e dragon. Les casques des équipages sont d'un ancien modèle ce qui permet de supposer que sur ce document les chars Hotchkiss sont fraîchement perçus par les unités.

Ci-dessous.

Sur cette photo de cet Hotchkiss H35 surnommés « le catalan » nous avons un bel exemple de la modernisation de ce char. Il a reçu des épiscopes en tourelle, un canon long de 37 mm SA 34 et une queue passe tranchée. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-contre.
Cet Hotchkiss numéro 40 687 appartient au 11e Régiment de Dragons Portés comme le prouve le château stylisé présent dans l'as de pique et qui rappelle l'insigne d'origine du régiment surnommé « Angoulême dragons ». La grille de son capot moteur est typique du tout dernier modèle. *(Coll. P. Danjou)*



ce canon est efficace pour réduire de petits points fortifiés lorsque le char accompagne l'infanterie, il est évidemment complètement obsolète lorsqu'il s'agit d'engager un combat chars contre chars. Certains Hotchkiss H35 vont donc être modernisés et vont recevoir le nouveau canon long de 37 mm SA 38 qui a de meilleure capacité antichar. On estime, qu'une cinquantaine de chars H 35 ont été ainsi réarmés. Pour être complet sur la modernisation de ces chars il convient de mentionner que certains d'entre eux ont reçu une queue passe tranchées et que d'autres ont été équipés de poste radio (poste ER 29 au commandant d'escadrons et au chef de peloton, ceux justement dont les chars doté des canons longs).

La production du H 35 stoppée, le constructeur de Saint-Denis a bien compris qu'il faut remédier aux problèmes de son char s'il veut pouvoir toujours concurrencer les autres industriels qui sont parties prenantes dans le programme des chars légers. Le char est réputé être largement sous motorisé avec un moteur de six cylindres développant 60 chevaux. On essaiera de le remplacer par un moteur de 117 chevaux dérivé de celui utilisé sur les voitures qu'Hotchkiss engagées au Grand prix de Monte-Carlo. Les premiers résultats sont satisfaisants car le char atteint une vitesse de 45 km/h, en revanche de multiples ruptures de la boîte de vitesses ont lieu et finalement ce sera une version réalésée délivrant 120 chevaux qui sera adoptée. Le nouveau moteur est bien plus imposant et un nouveau capot en acier moulé rehaussant la plage arrière sera mis au point. Sur les premières séries équipées de ce nouveau capot moteur les fentes d'aération sont parallèles au char, à l'instar de ce qui était fait sur celui du H 35. Cette disposition se remarque sur environ 250 chars (matricule M 40 401 à M 40 650, plus haut numéro relevé à ce jour) Mais le refroidissement du moteur n'étant pas optimal, la partie droite de la grille deviendra perpendiculaire sur les chars suivants.

Autre problème récurrent du char, la fragilité des bandages caoutchouc qui se désagrègent très rapidement. La solution sera tout simplement de monter directement des galets tout acier. La poulie de tension est désormais à voile non ajourés, vraisemblablement pour plus de solidité. Pour améliorer la tenue du char en tout terrain qui

Ci-dessus.
La plaque rectangulaire ornée de deux croix blanches qui a été posée sur le garde boues du char numéro 40 194 surnommé « le vengeur » est en fait une mire qui permettait le réglage des armes de bord.

Ci-contre et ci-dessous.
Au 26e BCC, dont l'insigne visible à l'avant gauche de la caisse représente une tête de sanglier surmonté de la devise « je grogne », les chars des chefs de compagnies sont tous réarmés avec un canon long de 37 mm et sont identifiables grâces à une lettre, ici la lettre U. *(Coll. P. Danjou)*

Ces deux chars 8e régiment de dragons de la 7e DLM ont été détruits le 16 juin 1940 à Saulieu lors des combats visant à retarder les troupes allemandes. Les derniers chars de ce régiment seront tous anéantis lors de cette action héroïque à un contre cinq face aux chars de la 3e Panzer Division. (Coll. P. Danjou)

Cet Hotchkiss H 35 du 13e BCC présente un camouflage typique des chars des derniers marchés. Ce bataillon présente la particularité d'utiliser de discrets symboles géométriques à la place des as usuels pour identifier ses compagnies.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

n'est pas très bonne, les chenilles sont élargies à 27 cm au lieu de 25. Le pot d'échappement et déplacé et l'évacuation des fumées se fait désormais vers l'arrière. Enfin, les aérateurs disposés sur la plage avant ont désormais une forme circulaire.

Avec sa nouvelle motorisation, le char peut atteindre la vitesse de 36,5 km/h sur route au lieu des 28 km/h qu'atteignaient péniblement son prédécesseur, mais comme la capacité des réservoirs est restée la même, son autonomie se réduit de 150 à 120 km. Le constructeur est convaincu de la réussite de cette version et il lance la fabrication en série avant même l'adoption officielle. Ceci permettra de pouvoir tester le char de tête de série et, après une série d'épreuves il est décidé le 18 février 1939, que tous les chars à partir du 401e exemplaire devront être de cette série. Cette nouvelle version devient le « char léger modèle 1938 séries D » pour le construc-

Ci-contre.
Le Hotchkiss H39 40 944 numéro de tourelle 63 peint en blanc, est un des chars affectés au 7e cuirassier de la 7e DLM. Cette unité, créée tardivement avec des moyens réduits ne pourra pas faire grand-chose malgré son courage pour endiguer l'avance allemande. (Coll. P. Danjou)

Ci-contre.
A peine sortie d'usine, les derniers H39 sont engagés parfois même sans avoir été complétés. Le char visible ici n'a ni son pot d'échappement ni ses gardes boue. Visiblement il n'a reçu aucune peinture de camouflage et est encore recouvert d'une simple couche de minium. *(Coll. P. Danjou)*

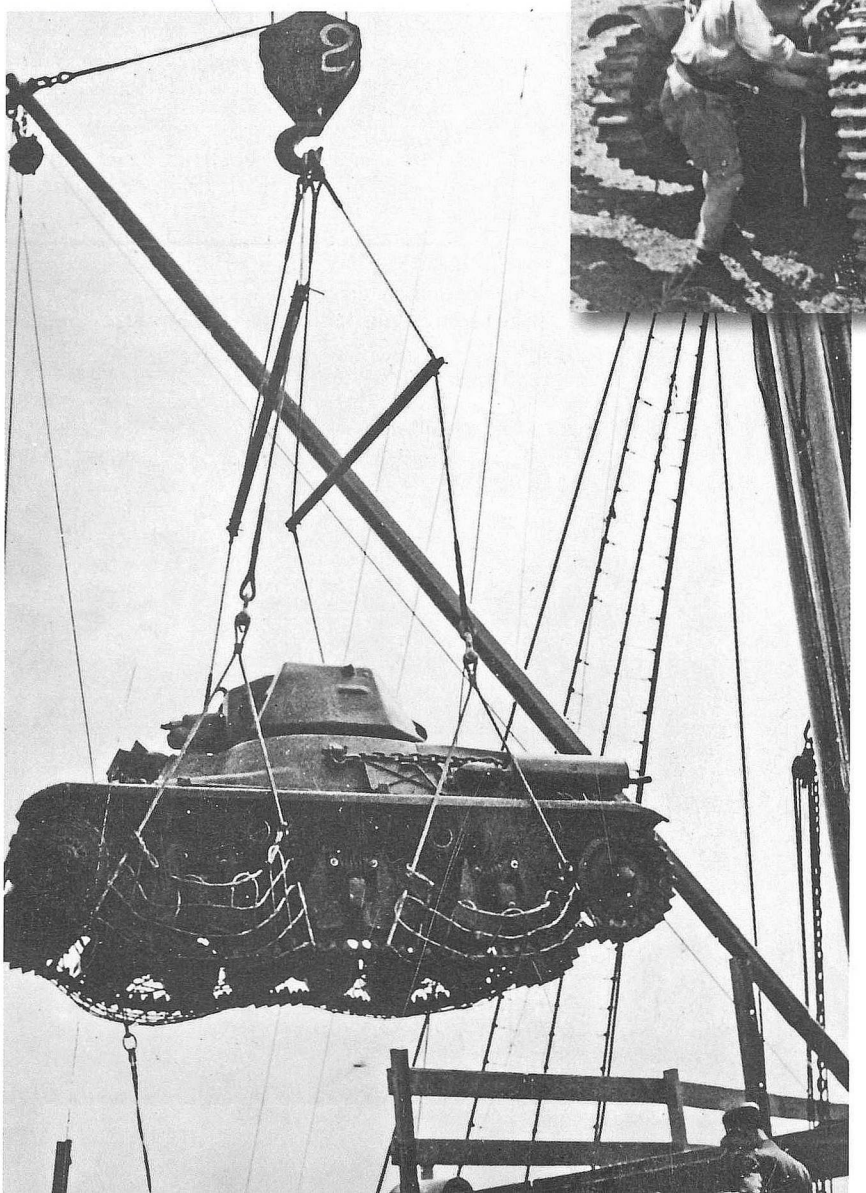
teur, mais il est adopté par l'armée sous la dénomination officielle de « char léger modèle 1935 H modifié 1939 », plus communément désigné « Hotchkiss H39 ».

Tout comme son concurrent de chez Renault, le char Hotchkiss à des capacités de franchissement plutôt insuffisante, que l'élargissement des chenilles ne résout qu'imparfaitement. Il est donc décidé d'étudier un modèle de queue de franchissement. Si l'AMX présente son propre modèle en octobre 1939, c'est celui mis au point par Hotchkiss qui sera adopté. Cette aide au franchissement sera systématiquement montée en usine sur les chars aux alentours du 500e char produit.

Mais, comme le modèle 1935 H, le char est toujours armé du canon court de 37 mm SA 18 hérité des chars FT. Une note SAET, datée de février 1940, prescrit de monter le nouveau canon de 37 mm SA 38 à raison d'un char sur quatre dans les DCR et les DLM, cela revient à réarmer les chars des chefs de bataillon et des chefs de

Ci-contre.
Afin que le Gabon puisse se ranger aux côtés des gaullistes, trois chars de la première compagnie de chars de la France libre vont devoir traverser plusieurs centaines de kilomètres de pistes impraticables. Ici, un des Hotchkiss a cassé une de ses chenilles dans une ornière. *(Mémorial de la 2e DB)*

Ci-dessous.
Un des chars de la 342e compagnie autonome de chars de combat en train d'embarquer pour l'expédition de Narvik. Les chars Hotchkiss y feront le premier débarquement de chars de la seconde guerre mondiale. *(SHAT Vincennes)*

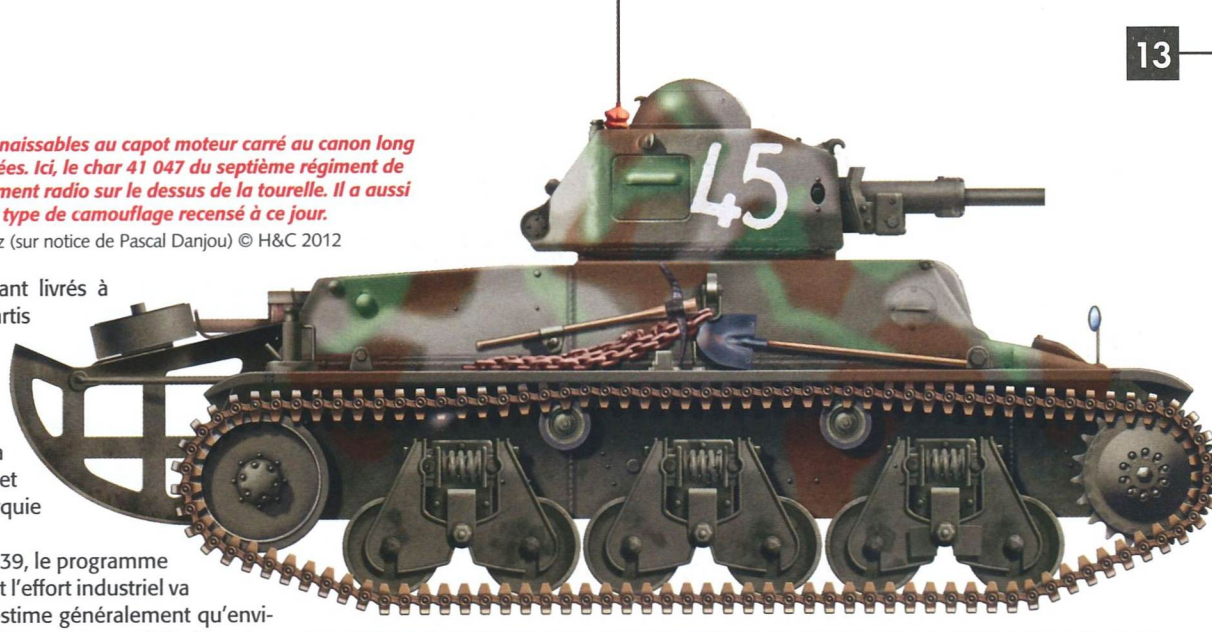


compagnies dans l'infanterie et ceux des capitaines et des chefs de peloton dans la cavalerie. La monte en série de la nouvelle arme débutant elle aussi aux alentours du 500e char. La production du nouveau canon débute fin 1939 et 358 pièces seront fabriqués et disponible pour montage à la fin avril 1940. En juin, 273 autres seront produites et la production totale de cette arme est estimée aux alentours de 800 pièces. À cause du rôle des DLM elles iront en priorité à la cavalerie.

Comme tout nouveau char, le Hotchkiss n'échappera pas à quelques tentatives de modifications et d'essais de nouveaux systèmes. On essaiera de lui adapter un train de roulement similaire à celui qui était monté sur le R 40, mais sans grand résultats. Suite aux enseignements tirés de l'offensive de la Sarre un système de déminage et testé en avril 1940. Celui du capitaine Schwob, un système à masse percutante, est testé et aussitôt abandonné car les fausses charges explosent plutôt sous les chenilles du char que sous l'action du système censé faire exploser.

En ordre de bataille

Au moment de la mobilisation, la totalité des 400 chars H 35 commandés a été livrés. La cavalerie en compte 232 réparties en 10 escadrons, 44 dans les parcs, huit en révision et 16 outremer, au 1er Régiment de Chasseurs d'Afrique. L'infanterie en compte 90 répartis dans deux BCC (Bataillons de Chars de Combat), deux en école et six disponible. Quant aux H39, la cavalerie en compte



Les Hotchkiss H39 sont reconnaissables au capot moteur carré au canon long et alors queue passe tranchées. Ici, le char 41 047 du septième régiment de Cuirassiers a reçu un équipement radio sur le dessus de la tourelle. Il a aussi reçu le tout dernier type de camouflage recensé à ce jour.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

16 outremer les autres étant livrés à l'infanterie : 180 chars répartis dans quatre BCC, six dans les parcs et dépôts, 14 disponibles. À ces chiffres il convient de rajouter trois chars H39 exportés vers la Pologne ont juillet 1939 et deux autres vendus à la Turquie en février 1940.

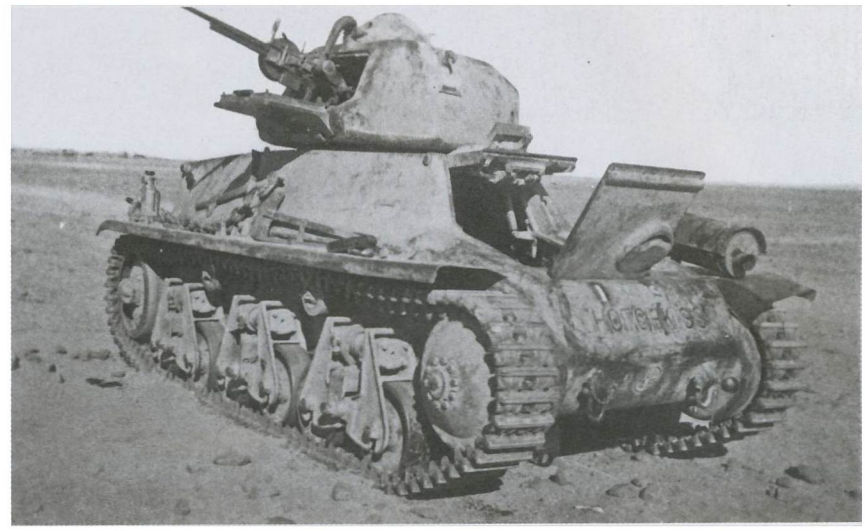
À partir de septembre 1939, le programme de guerre se met en place et l'effort industriel va monter en puissance. On estime généralement qu'environ 450 exemplaires de H39 seront produits jusqu'en juin 1940, ce qui porte leur nombre à environ 700 chars auxquels il faut rajouter les 400 chars modèle 35 H.

Les chars Hotchkiss, tous modèles confondus, font donc partie de toutes les grandes unités mécanisées de l'armée française. À ce titre, ils seront de tous les combats de la campagne de France.

L'épreuve du feu

Les premiers engagements des chars Hotchkiss auront lieu dès les premiers instants de la bataille qui s'engage. Le 10 mai 1940, le corps de cavalerie entre en Belgique pour se porter au secours de nos alliés belges et hollandais, c'est la manœuvre Dyle Breda. La mission de nos DLM est de se porter en avant à la rencontre de l'ennemi pour le freiner suffisamment afin que notre infanterie puisse rejoindre ses positions défensives. Tandis que la 1re DLM se porte vers la Hollande face à la 9e Panzer Divisionen, les 2e et 3e DLM se retrouvent face aux 3e et 4e Panzer Divisionen. Le cadre est en place pour la célèbre bataille d'Hannut, première grande bataille de chars de l'histoire et incontestable victoire stratégique française. Des combats acharnés vont se dérouler pendant quatre jours jusqu'aux 14 mai et si la supériorité technique des chars français est incontestable, elle sera hélas contrebalancée par le manque de mobilité et de moyens de transmissions. Or si le corps de cavalerie a rempli sa mission avec brio dans les plaines belges, les armées engagées dans cette manœuvre doivent entamer une retraite vers la mer, car le 17 mai, le front est enfoncé à Sedan et nos armées doivent tenter d'échapper à l'encerclement. Cette course pour la survie se terminera par l'évacuation de Dunkerque. Le corps de cavalerie y perdra tout son matériel et les personnels qui ont pu être sauvés, sont immédiatement rapatriés en France pour être intégré aux nouvelles DLM de type « allégé » qui ne sont en fait que des unités aux moyens très modestes par rapport aux unités d'origine. Par exemple, les 1re et 2e DLM n'ont plus qu'un régiment de combat mixte à 20 chars (10 Somua et 10 Hotchkiss) au lieu de deux régiments à 45 chars chacun. L'infanterie n'est pas mieux lotie, trois de ses quatre DCR peuvent être considérés. comme anéanti et la quatrième, celle du colonel De Gaulle, va être gaspillée en vaines contre-attaque. Qu'il s'agisse d'unités reconstituées ou nouvellement créées elles auront toutes des moyens de combats très en dessous des dotations prévues initialement.

La seconde partie de la campagne de France ne sera plus qu'une longue agonie pour l'arme blindée française. Elle sera faite de succession de décrochements et de combat retardateur souvent émaillés de tentatives aussi



Ci-dessus.
Détruits pendant la campagne de Syrie, ce char de la première compagnie de chars de la France libre nous montre la mitrailleuse Reibel sur son affût anti aérien permettant le tir depuis l'intérieur de la tourelle. On remarquera l'usure extrême du matériel. *(Mémorial de la 2e DB)*

désespérées que courageuses pour endiguer le flot des armées allemandes. Les unités perçoivent les tout derniers chars sortis d'usine. S'ils sont flambant neuf, ils sont aussi souvent non rodés. Parfois même les équipements de visée sont absents, les pots d'échappement et les gardes boues non montées. Certains documents photographiques montrent même des chars non peints. Il faut faire flèche de tout bois et les vieux H 35 sont extirpés des écoles et des dépôts. C'est le cas des 22 chars H35 provenant de l'école de Fontevraud qui iront doter les deux escadrons réduits du 18e régiment de dragons chars (ex à cheval) reconstitué dans le cadre de la 7e DLM. Ces chars d'école, usés et à bout de souffle, vont succomber les uns

Ci-contre.
Récupéré par la résistance dans l'usine de Saint-Ouen sans ses munitions. Ce char Hotchkiss partira symboliquement à la conquête de Paris. On le voit ici en train de remonter l'avenue Michelet à Saint-Ouen. *(Archives mairie de Saint-Ouen)*

Les troupes allemandes utiliseront beaucoup les Hotchkiss H39 dans la lutte anti partisan dans les Balkans. Le tourelleau est arasé et une radio installée.
Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012

après les autres sans même pouvoir réellement combattre, et ce, malgré l'héroïsme de leurs équipages.

Cette campagne fut aussi brève que terriblement violente. Mais elle a permis de mettre en lumière les défauts propres au char léger et à leur doctrine d'emploi. Dans la plupart des unités, seul le char du chef de section est équipé d'un canon de 37 mm long qui a une réelle capacité antichar, alors que les autres chars de l'unité sont armés du canon de 37 mm court datant de la première guerre mondiale et qui, malgré une toute petite dotation en obus de rupture, ne peut pas vraiment grand-chose contre les chars adverses. Dans le feu de l'action, le chef de section seul dans sa tourelle doit à la fois servir les armes de bord, diriger son propre char et communiquer avec les chars subordonnés, autant dire que ces derniers sont le plus souvent livré à eux-mêmes d'autant plus qu'en l'absence de radio, les ordres devaient être transmis par le truchement d'un fanion qu'on passait dans un trou sur le toit de la tourelle et qu'on agitait. De plus, selon des pratiques héritées de la première guerre mondiale ou la guerre était très statique, beaucoup de chars seront engagés en section de trois engins pour la défense hypothétique de ponts ou de carrefour, le plus souvent au grand dam du chef d'unité blindée qui voyait leur potentiel offensif inutilement sacrifié.

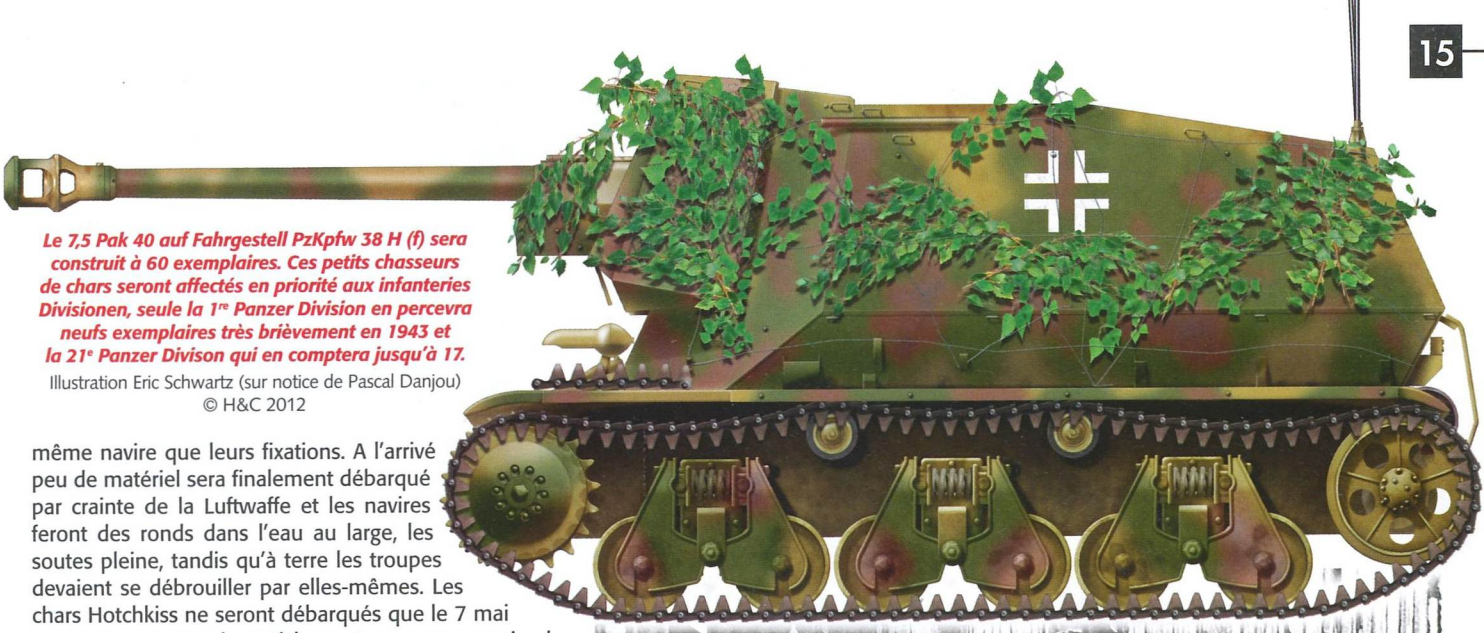
Ci-dessus.
Cette photo a été prise peu après 1940, puisque les chars semblent encore tous peints en gris panzer. Elle a surtout l'avantage de nous montrer une section complète de char beute, c'est-à-dire un Somua S35 de commandement et quatre chars Hotchkiss H39.

Ci-contre.
Débarrassés de leur tourelle et de la plage avant, les chars Hotchkiss vont servir à l'entraînement des équipages en attendant l'arrivée de matériel allemand. *(Coll. P. Danjou)*

Ci-dessous.
Quelques chars Hotchkiss reprendront du service après la guerre au sein de la FOA (Forces d'Occupation en Allemagne) pour le maintien de l'ordre. *(Coll. Pierre Touzin)*

De la route du fer aux pistes africaines

Il est souvent méconnu, que les vaillants petits Hotchkiss participeront à l'expédition de Narvik destinée à couper la route de l'approvisionnement en fer de l'Allemagne. En fait, la France avait créé le CES (corps expéditionnaire en Scandinavie) lors de l'agression de la Finlande par la Russie pour venir en aide à la petite Finlande qui résistait courageusement a l'invasion soviétique, mais ce corps ne pris jamais la route de la Scandinavie. Une Compagnie Autonome de Chars de Combat faisait partie de ce corps, elle était équipée de 15 chars Hotchkiss H39 un canon court, en fait il s'agissait de la troisième compagnie du 42e BCC. Elle prit le nom de 342e CACC. Si cette unité ne pourra jamais être engagée en Finlande, elle était fin prête lorsque l'Allemagne attaqua le Danemark et la Norvège le 6 avril 1940. L'embarquement du corps expéditionnaire débute à Brest le 13 avril dans la plus grande confusion. Par exemple les skis des chasseurs alpins ne seront pas embarqués sur le

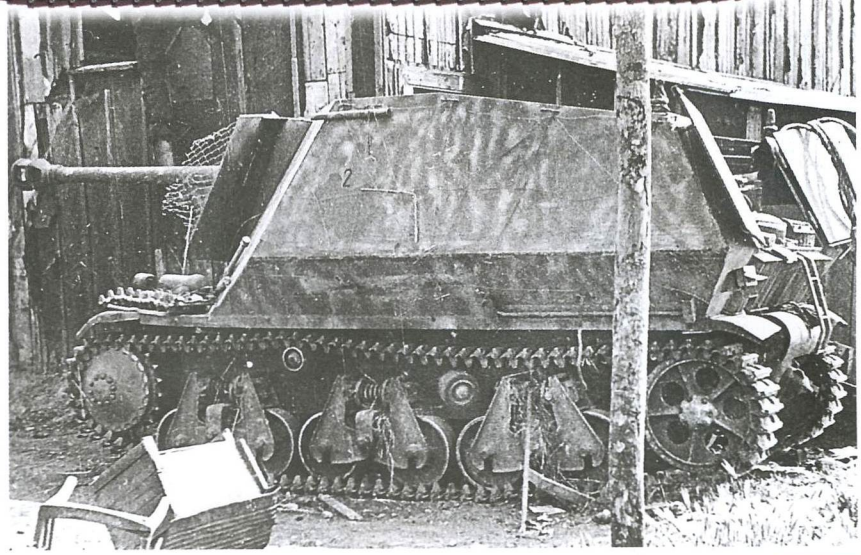


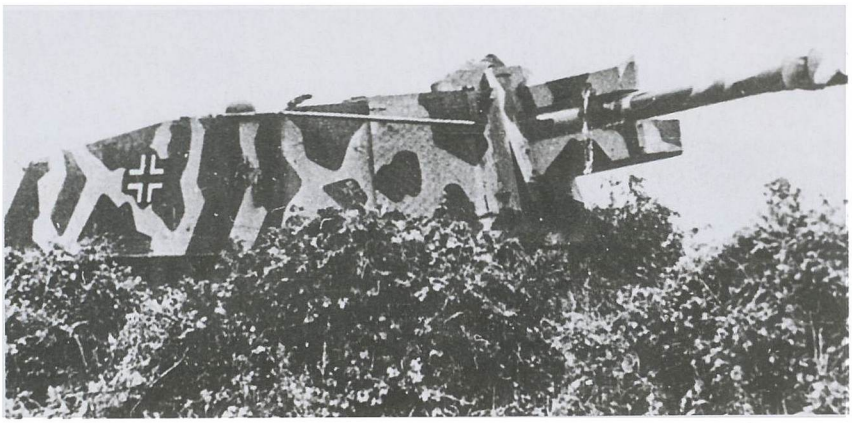
Le 7,5 Pak 40 auf Fahrgestell PzKpfw 38 H (f) sera construit à 60 exemplaires. Ces petits chasseurs de chars seront affectés en priorité aux infanteries Divisionen, seule la 1re Panzer Division en percevra neufs exemplaires très brièvement en 1943 et la 21e Panzer Divison qui en comptera jusqu'à 17.

Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou)
© H&C 2012

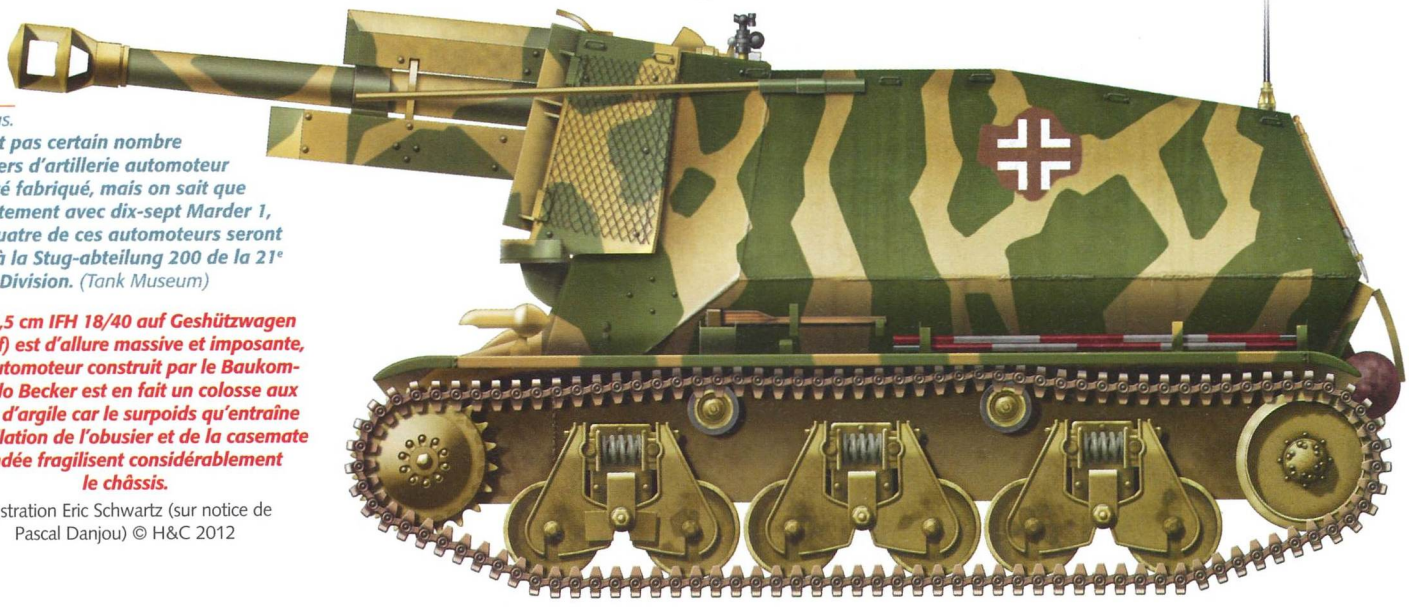
même navire que leurs fixations. A l'arrivé peu de matériel sera finalement débarqué par crainte de la Luftwaffe et les navires feront des ronds dans l'eau au large, les soutes pleine, tandis qu'à terre les troupes devaient se débrouiller par elles-mêmes. Les chars Hotchkiss ne seront débarqués que le 7 mai avec une compagnie antichars et une compagnie de camionnettes à Harstadt dans les îles Lofoten au nord de Narvik. Comme les Français ne disposent d'aucun navire capable d'effectuer des débarquements, ce sont des LCM en provenance de d'Angleterre qui seront utilisés. Afin de charger les chars sur le cuirassée *Resolution* les LCM doivent accoster sur un ponton et au cours de la manœuvre, un chaland va chavirer et le char Hotchkiss qui était en train de grimper à bord va riper et tomber à l'eau. Si le conducteur peut être sauvé, le char ne pourra pas être repêché.

Ce sont deux sections de trois chars qui vont être désignées pour effectuer ce qui sera le premier débarquement de vive force de chars de la seconde guerre mondiale. Cette opération aura lieu le 13 mai en deux points distincts. Le souvenir d'un vétéran publié en 1942 chez Fayard nous renseigne sur l'atmosphère un peu particulière de ce combat : «... *1:00, le premier LCM a abordé le rivage, sa benne bascule est le char déroulant ses chenilles gravit lentement la plage... Derrière lui, une grêle de balles frappe l'eau. Mille petits jaillissements giclent autour des chalands suivants... Impossible de sauter à terre ! Personne n'en réchapperait ! Les chalands font demi-tour... Le char du chef de section a pu débarquer, mais il est seul sur le rivage... Dans la tourelle qui résonne sous la grêle des projectiles, le lieutenant assourdi repère les lieux à travers l'épiscope... Évoluant comme à un gymkhana entre les entonnoirs et les brasiers, le char erre, à droite, à gauche, tentant de repérer les mitrailleuses qui tirent sur lui, arrosant de balles et d'obus de 37 mm les points suspects...* ». ■





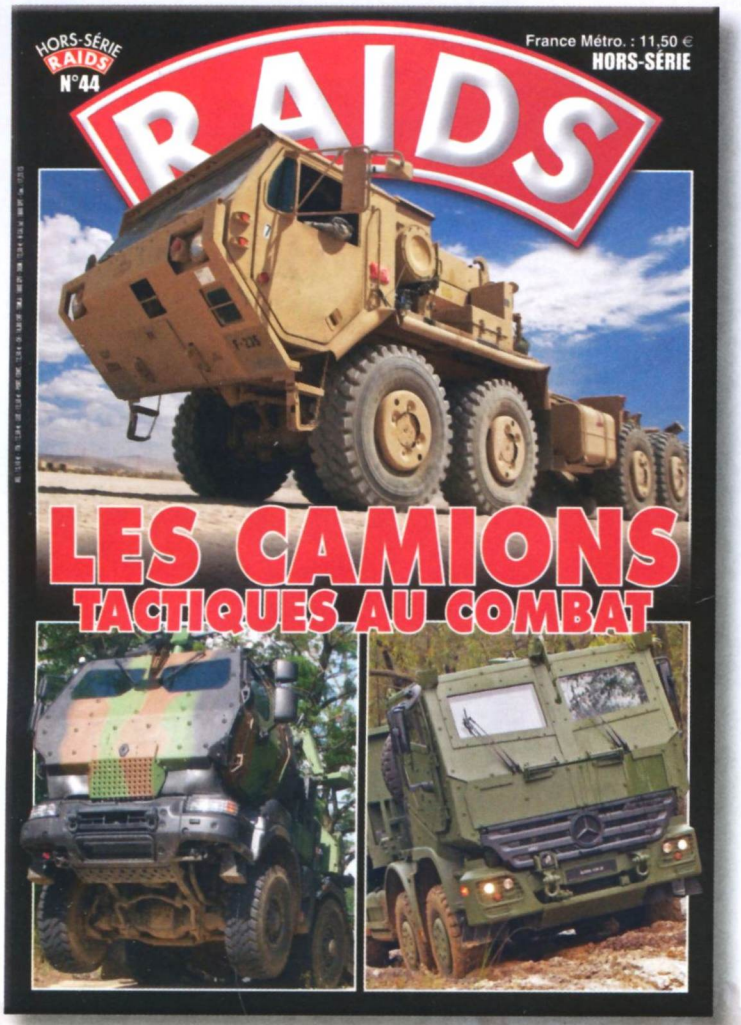
Ci-dessus.
Bien que peu appréciés par la troupe en raison de la faible protection qu'offrait le blindage, le Marder 1 sur châssis Horchkiss, lorsqu'il sera bien utilisé dans les bocages normands, se révélera un redoutable adversaire. *(Tank Museum)*



Ci-dessus.
On n'est pas certain nombre d'obusiers d'artillerie automoteur qui a été fabriqué, mais on sait que conjointement avec dix-sept Marder 1, vingt-quatre de ces automoteurs seront versés à la Stug-abteilung 200 de la 21e Panzer Division. *(Tank Museum)*

Le 10,5 cm IFH 18/40 auf Geshützwagen 38 H (f) est d'allure massive et imposante, cet automoteur construit par le Baukommando Becker est en fait un colosse aux pieds d'argile car le surpoids qu'entraîne l'installation de l'obusier et de la casemate blindée fragilisent considérablement le châssis.

Illustration Eric Schwartz (sur notice de Pascal Danjou) © H&C 2012



RAIDS
HORS-SÉRIE n°44

LES CAMIONS TACTIQUES AU COMBAT

Colonne vertébrale de toute opération militaire, les camions tactiques assurent la logistique et permettent aux combattants de mener leurs actions tout en supportant les conditions les plus extrêmes dans lesquelles ils évoluent.
Ces engins méconnus nous réservent des surprises car à travers leurs caractéristiques parfois insoupçonnées, se révèle le métier des logisticiens de combat, tout autant exposés aux dangers et à leur environnement que les combattants qu'ils soutiennent.
Des premiers camions de la Grande Guerre aux forteresses roulantes d'Irak et d'Afghanistan, en passant par les monstres mécaniques de la guerre froide voici un tour d'horizon des camions tactiques utilisés par les armées d'aujourd'hui

200 PHOTOS

11,50 €
en kiosque

BON DE COMMANDE P.39

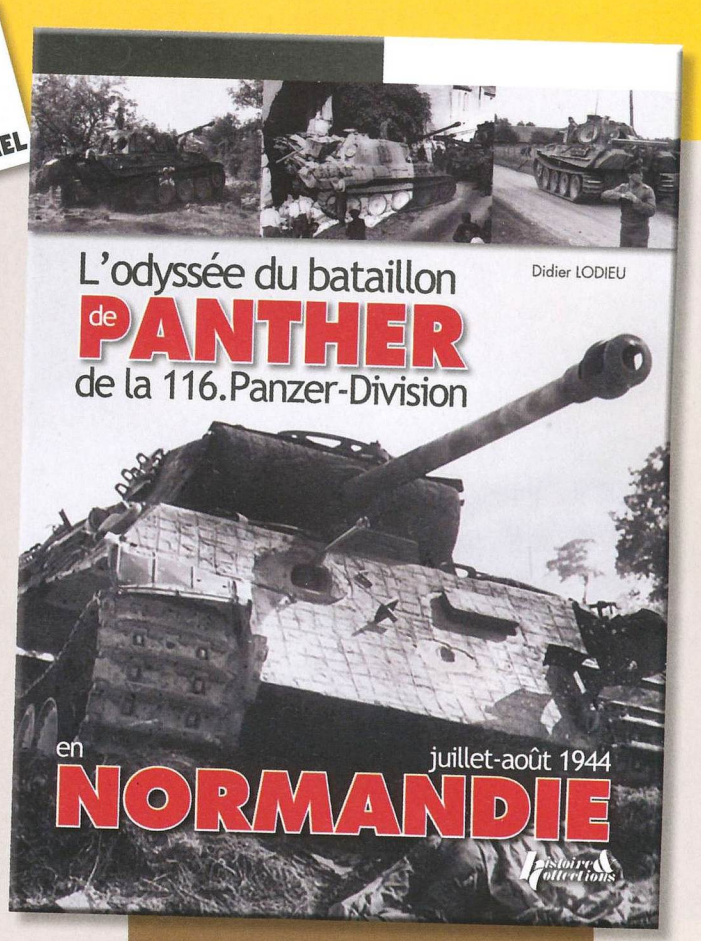
DÉDICACE

26 AOÛT MONTORMEL

PANTHER en NORMANDIE

Avec le débarquement des Alliés en Normandie, le Generalleutnant von Schwerin réclame une fois de plus l'arrivée des chars Panther. On lui promet le bataillon blindé de la 24. Pz.Div. : la I./Pz.Rgt. 24. Formés très rapidement par des officiers confirmés qui ont tous connu la guerre à l'Est, les équipages sont lancés dans la bataille de Normandie afin de repousser la 1re Armée américaine à la fin juillet. Le Livre suit pas à pas ce bataillon blindé au jour le jour, avec ses victoires et ses pertes à Beaucoudary, dans la région de Percy, lors de l'offensive sur Mortain puis dans l'Orne au nord d'Alençon, dans la poche de Falaise puis lors des combats d'arrière-garde durant l'inévitable course vers la Seine.

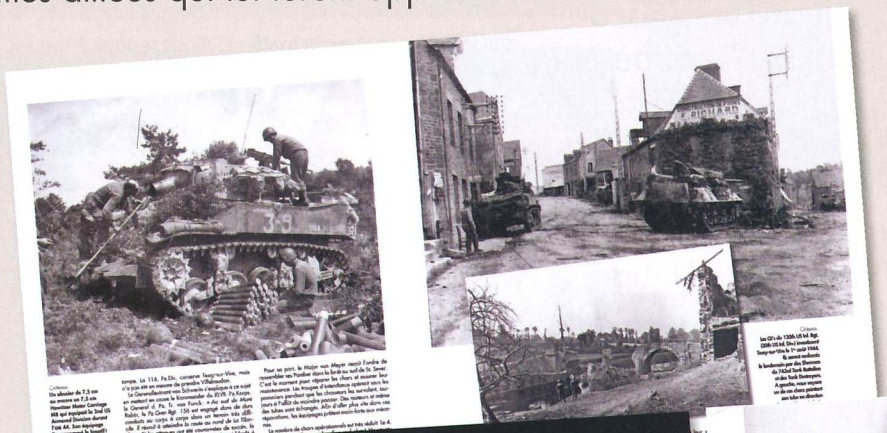
Didier Lodieu nous emmène à travers le récit palpitant de l'engagement de ce bataillon de Panther, sans oublier d'évoquer les nombreuses unités alliées qui lui furent opposées ■

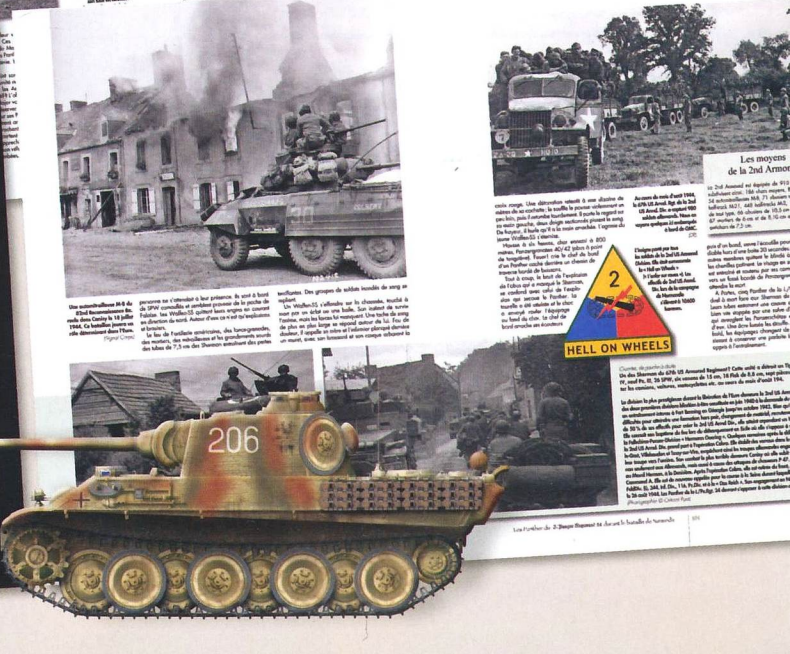


Par l'auteur de :
Mourir pour Saint-Lô
Le III. Pz. Korps a Koursk

128 PAGES
200 PHOTOS
34,95 € *en librairie*

bon de commande p.39





DÉDICACE

Didier LODIEU
dédicacera son livre
PANTHER EN NORMANDIE
le dimanche 26 août 2012
entre 11h et 17h
au Musée Mémorial
de Montormel

Les Hayettes • 61160 Montormel
tél 02 33 67 38 61
www.memorial-montormel.org

Un anniversaire réussi !

Les 20 ans de la Locomotion en fête

Les 9 & 10 juin se tenait, sur l'aérodrome de Cerny La Ferté-Alais, la 20e édition de la Locomotion en Fête. Les différents plateaux regroupèrent de nombreux véhicules. Comme toujours, le côté camions civils est très développé avec en particulier un beau rassemblement de camions Mack, mais aussi de véritables merveilles comme le camion du groupe « La Voix du Nord ». Le camping « Nationale 7 » mixant voitures populaires et caravanes des années 60/70 est très apprécié des nostalgiques de la route des vacances.

Par Pierre-François BOSELLI

Malgré une météo peu clémente, en particulier dimanche, le public vint en nombre pour cette édition. La pluie ne faisant son apparition que dimanche dans l'après-midi. Le plateau militaire, avec plus de 200 véhicules était très bien fourni. Plusieurs chars étaient au rendez-vous : 3 Sherman et un Lee de collectionneurs privés, un Panzer II et un Luchs du Musée des Blindés de Saumur. La nouveauté cette année eu lieu du côté des animations. La traditionnelle piste à char a été remplacée par une aire de présentation dynamique au milieu de laquelle se trouve une belle dune de sable qui fit le bonheur des tout-terrains et des chars. Un spectacle inédit et de qualité fut assuré tout le weekend : présentations dynamiques des camions, semi-chenillés et blindés dans la dune de sable, détourellage d'un Sherman, déchenillage et dépannage d'un autre sous le regard d'un public venu en nombre. Certains amateurs n'hésitant pas à comparer le rassemblement avec celui de Beltring qui fait référence en la matière. Nous tenons à remercier les organisateurs du plateau militaire (Messieurs Chenel, Mathou et Bagdikian), les associations impliquées dans les animations (Balmoral Green, Historic Motor Legend, Koufra, Ardennes 44, Les amis de la Loco, Patton Army Association) et Mr Galland qui aura mis à contribution sa personne et son matériel.

Le rendez-vous est déjà pris pour la 21e édition au Printemps 2013. ■

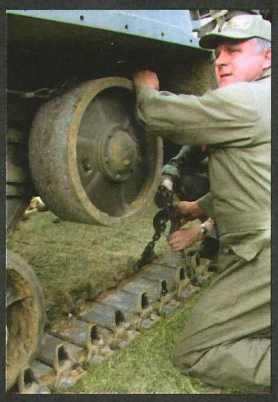
En titre.
Vision d'ensemble des véhicules participants aux animations. *(Photo François Goepp)*

Ci-contre.
Sherman Dozer en action dans les dunes.

Ci-dessus.
La Jeep Follow-Me d'Eric Borny dans la dune. Cet engin était plutôt destiné à rouler sur une piste d'aérodrome afin de guider les avions.

Ci-dessous.
Un porteur 6*4 Mack NR14 particulièrement apprécié par la logistique américaine. Un des rare à moteur diesel dans l'armée américaine. Il sera fréquemment reconverti en camion-benne à la Libération.

Ci-contre et ci-dessous.
L'estafette motocycliste présentait un bel ensemble de motos et side-car dont une moto-Guzzi et une NSU SdKfz 2.



Pendant plus d'une heure et demi, le spectacle fut assuré par le déchenillage d'un Sherman, son dépannage à l'aide d'un Pacific M26 puis la repose de la chenille sur le char. Le Sherman avance, perd sa chenille et s'enfonce dans le sable de l'aire de démonstration. La chenille est ensuite tractée par un Ward la France pour être déposé plus loin sur un sol dur. Le char lui sera emmené par le Pacific M26 tracté via le triangle de liaison. La chenille est repositionnée bien en ligne par rapport au char à la force des bras et l'aide de baramines. Ensuite, le Pacific repousse le char sur sa chenille jusqu'à à la moitié de celle-ci. La camion est décroché du char et l'extrémité de la chenille qui dépasse est levée sur le côté supérieur des galets pour être accrochée au câble du treuil Braden d'un Dodge WC56. La simple traction du treuil fera avancer le char sur la deuxième partie de la chenille. Il ne restera plus ensuite qu'à présenter les deux extrémités pour solidariser la chenille et la retendre sur ses galets.

Les Sherman et Lee d'Alain Galland.

Le Sherman de Patrick Nerrant.

Ce Sherman franchit la ligne de crête des dunes.

Les 2 clichés ci-dessus.
Char General Lee.

Ci-dessous.
Vue d'ensemble de l'aire de présentation dynamique.

Après avoir déposé la lame du Sherman Dozer, il fut procédé au détourellage de celui-ci. Le char est placé à côté du Ward la France. La tourelle de 7 tonnes est alors déboulonnée de la caisse et accrochée au câble de grue du Ward. A la première tentative de soulèvement, le poids de la tourelle fait basculer le camion alors qu'il était calé sur ses béquilles, au point que sa roue avant droite se soulève. La tourelle est alors remise en position et le char Lee est positionné face au camion. Les deux véhicules sont accroché l'un à l'autre via le triangle de remorquage. Cela consolide l'assise du Ward et permet de soulever la tourelle sans basculer. Une fois celle-ci posée à terre, la plaque de blindage supérieure du char est enlevée à l'aide de la grue et le char ainsi ouvert sur le dessus est basculé dans une tranchée afin que le public puisse découvrir son intérieur. Le lendemain, la manipulation inverse est organisée afin que l'engin retrouve son intégrité.

Ci-dessus à gauche.
Fédéral 606, un des seuls véhicules à cumuler l'emport d'une flèche de dépannage et une sellette d'attelage.

Ci-dessus.
Le Luch présenté par le Musée des blindés de Saumur.

Chevrolet porte-bombe M6 de Jean Pisapia.

La première édition de la Locomotion en Fête a eu lieu en 1993. Ce rassemblement a vu le jour grâce à l'énergie d'un groupe de passionnés emmenés par Jean Pisapia et Alain Demarquais et regroupés sous l'égide de l'A.C.P.H.T. Histoire & Collections et le magazine *Charge Utile* étaient déjà partenaires de cette initiative. La fête comptait 300 véhicules exposés la première fois, et maintenant plus de 1 500 à chaque édition. Dès le départ un plateau militaire fut constitué, en particulier par la participation de clubs tels que le M.V.C.G Ile de France. La Locomotion en Fête s'est installée au fil des ans et compte parmi les rendez-vous incontournables, en région Ile de France, pour les amateurs de mécaniques anciennes. ■

Ci-contre.
Le Panzer II du Musée des blindés de Saumur

Ci-contre.
Un regroupement de Cushman était organisé, on en comptait une douzaine environ.

Ci-dessous à gauche.
Ce camion Steyr 2000A/01 en cours de restauration par Philippe Chenel.

Ci-dessous.
Le Pacific M26 de Patrick Nerrant à l'assaut des dunes.

Le Marshall Museum d'Overloon

Après Market Garden, la résistance des troupes allemandes devient de plus en plus âpre au fur et à mesure que les Alliés se rapprochent des frontières du Reich.

Leurs soldats d'élite, les Fallschirmjägers, appuyés par des chars Panther établirent une tête de pont sur la Maas (Meuse), véritable épine plantée dans le talon des armées anglo-américaines dans le sud de la Hollande.

Les Américains puis finalement les Britanniques mettront près de six mois (d'octobre 1944 à mars 1945) pour réduire ce « saillant de la Meuse ». L'attaque alliée se concentre alors sur le petit bourg d'Overloon qui sera complètement détruit. Pour commémorer cette bataille le musée d'Overloon fut construit dès 1946, il s'appelle désormais Marshall Museum pour sa partie véhicules militaires tandis qu'une autre zone abrite le musée de la Résistance néerlandaise, le tout étant regroupé au sein d'une même entité : le Liberty Park. Le musée d'Overloon, pour faire simple, est un des plus beaux musées d'Europe et rassemble une collection exceptionnelle de matériels, principalement américain et britannique de la Deuxième Guerre mondiale. Ce reportage ne vous montre qu'une mosdeste partie des pièces exposées, histoire de vous mettre l'eau à la bouche et vous inciter à visiter ce magnifique musée. ■

Par Raymond GIULIANI

Ci-dessus et ci-contre
Ce M4 trône en pot de fleur à l'entrée du Liberty Park et à côté, la stèle à la mémoire des soldats de la 7th US Armored Division tombés lors des terribles combats de 1944.

Ci-dessous
A l'entrée du Marshall Museum, le Dodge WC 56 du général Marshall est précédé d'une légendaire Harley.

En haut.
Une des particularités du musée et d'avoir rassemblé des engins retrouvés sur les lieux mêmes du champ de bataille, comme ce Panther G.

Ci-dessus, à gauche.
D'autres, comme le M4 baptisé « After Hitler » sont visibles sur certaines photos d'archives.

Ci-dessus.
Un Sherman Flail lui aussi sauvé des ferraillleurs.

Ci-contre.
Ce Churchill MkV CS (Close Support) est équipé de l'obusier de 95 mm.

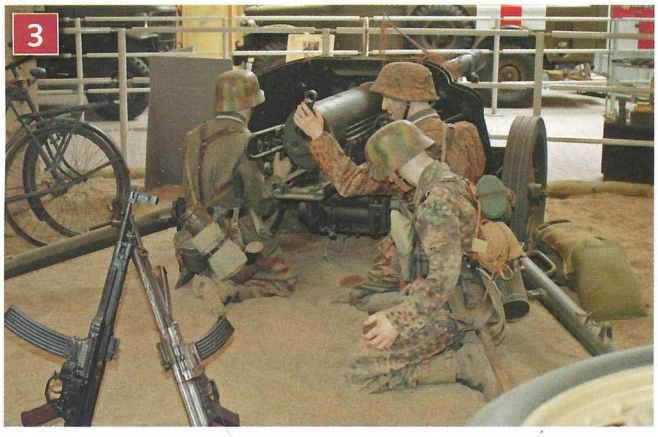


Photo 1.
La salle du D-Day expose de véritables dioramas à l'échelle 1, ici une jeep para et des Red Devils aux premières heures du 6 juin.

Photo 2.
Ce Hetzer arbore un camouflage trois tons très réussi.

Photo 3.
Le 75 français récupéré par les Allemands est devenu PaK 7,5 cm 97/40.

Photo 4.
Un Half Track parfaitement équipé de tout son impedimenta d'origine avec, en arrière plan, la grande fresque du 6 juin et l'avant d'un DUKW.

Photo 5.
La Peugeot 202 dans sa livrée Wehrmacht témoigne de la diversité des véhicules exposés.

Photo 6.
Parmi les camions américains, un superbe Federal C2 7 Tractor Wrecker.

Photo 7.
Autre dépanneur rare, ce Sterling DDS 235 dans sa livrée grise de l'US Navy.

Photo 1.
On termine la série des wreckers 7 1/2 ton 6X6 avec cet autre magnifique exemplaire, un Kenworth 572.

Photo 2.
Autre oiseau rare, ce Ford GTB 1 1/2 ton 4X4 Cargo de l'US Navy.

Photo 3.
Encore une rareté américaine, ce tracteur d'artillerie FWD SU-COE fut livré aux Britanniques à 85 exemplaires dans le cadre du Prêt-Bail.

Photo 4.
Le Challenger britannique dont la silhouette est malheureusement altérée par le filet de camouflage.

Photos 5 à 8.
De la maquette à l'échelle 1 ? Oui, presque, car le Jimmy fut aussi livré en kit.

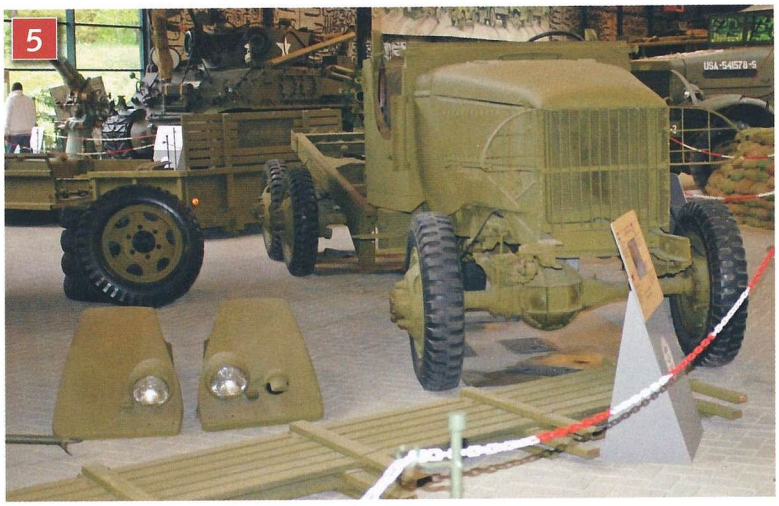


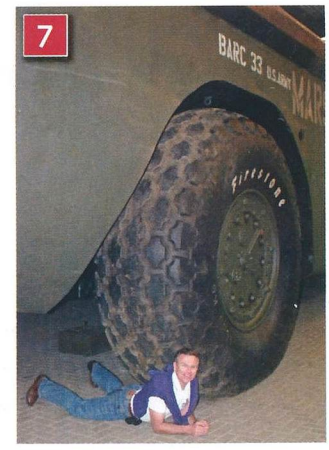
Photo 1.
Dans la famille des High Speed Tractor, voici le M5 de 13 tonnes.

Photo 2.
Ce SWS est dans un état de conservation d'autant plus exceptionnel qu'il est toujours en état de rouler.

Photo 3.
Le GMC fut vraiment la bête de somme de l'US Army. Ici un GMC CCKW 353-2w Bolster transporte des bateaux d'assaut.

Photo 4.
Le Chevrolet 325 Fire pump à côté d'un bombardier B-26.

Photo 5.
Ce camion Oshkosh W709 CT-5 est lui aussi présenté dans la livrée grise de l'US Navy.



Photos 6 et 7.
Le monstrueux LARC-LX ou BARC (Barge Amphibious Resupply Cargo). Ce véhicule sera utilisé durant la guerre du Viet Nam. La taille de la roue en dit long sur les dimensions de l'engin (19 m de long, 8 m de large et 6 m de haut pour un poids à vide de plus de 97 tonnes).

Photos 1 et 2.
Le Pacific Car and Foundy M26 chargeant un Sherman et) à côté, sa version à cabine non blindée, le M26A1.

Photo 3.
Ce massif White 666 témoigne lui aussi de l'exceptionnelle richesse du musée en matière de « soft skins » américains.

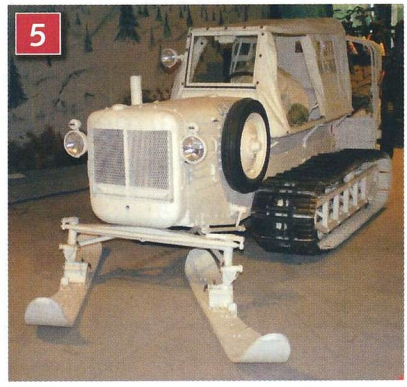
Photo 4.
En 1940, ce fourgon blindé de la banque de Hollande transporta la famille royale néerlandaise lorsqu'elle fut évacuée vers la Grande Bretagne à bord du contre-torpilleur Codrington.

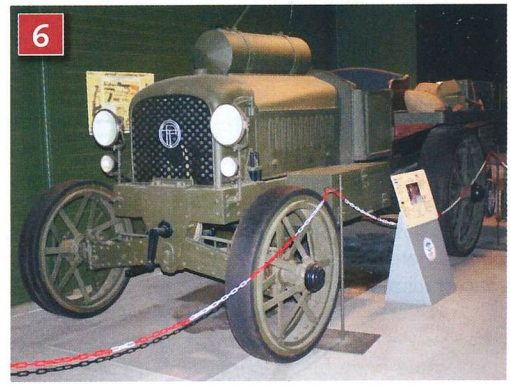
Photo 5.
Le snow tractor M7 dans sa livrée blanche appropriée.

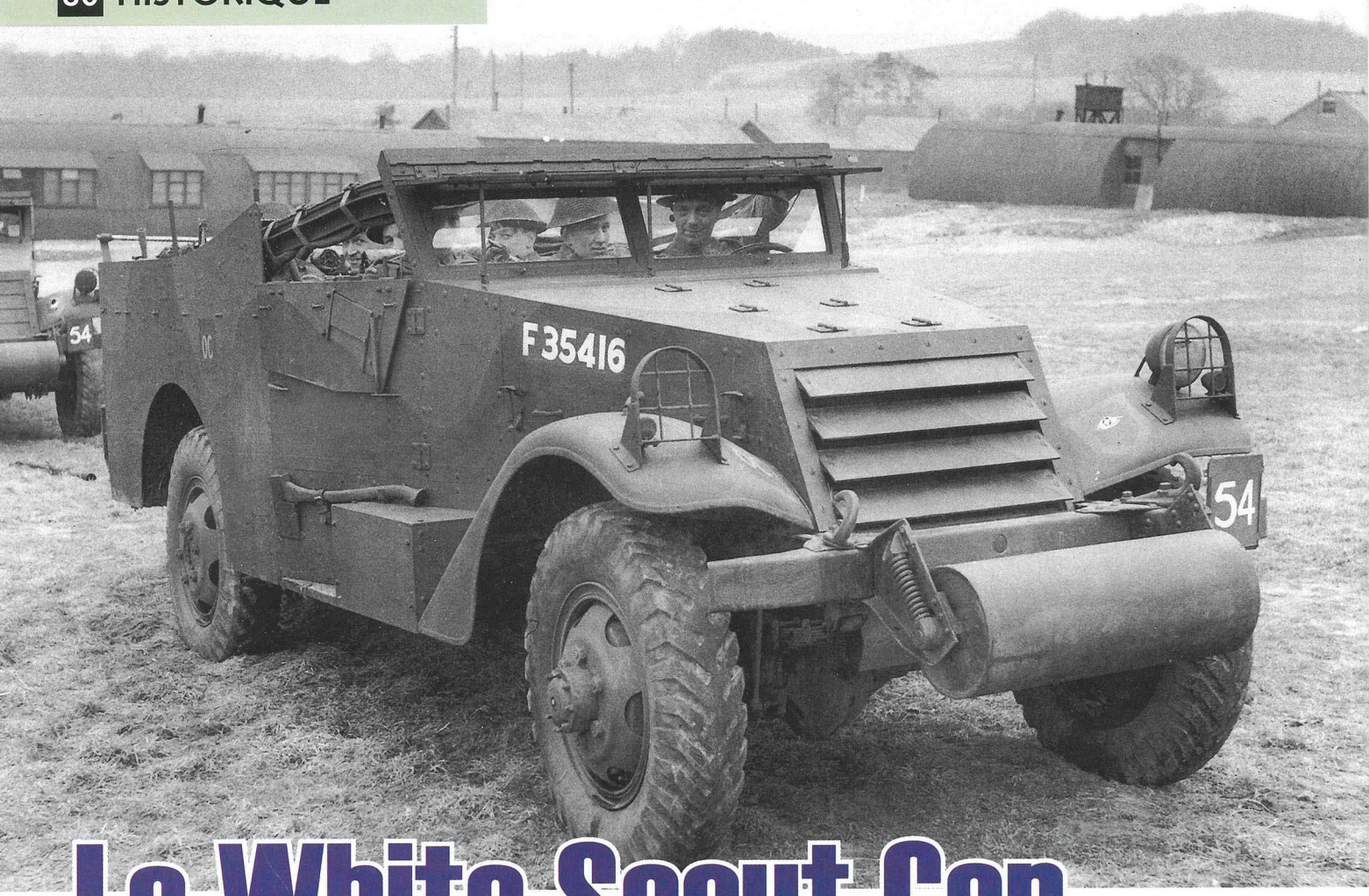
Photo 6.
Très rare tracteur Pavesi & Torlotti B de la Grande Guerre.

Photo 7.
La jeep Bantam repose sur un socle en verre qui permet d'apprécier les détails du châssis.

Photo 8.
Le Renault FT17 au service de la Wehrmacht.







Le White Scout Car M3A1 US

Le principe du Scout Car est simple : disposer d'un véhicule à roues rapide, légèrement blindé, avec une grande autonomie, pour effectuer des reconnaissances loin derrière les lignes ennemies. La plupart des armées européennes d'avant-guerre ont préféré des engins un peu plus lourds dotés d'une tourelle, les automitrailleuses, mais les Britanniques et les Américains ont développé leurs propres Scout Car selon des lignes très différentes.

L'origine du Scout Car américain remonte à 1933, lorsque la White Motor Company de Cleveland, spécialisée dans la construction de camions et d'automobiles, propose à l'armée américaine son modèle T7 développé sur un châssis commercial White Indiana 4x4. Motorisé par un Hercules de 75 chevaux, le véhicule est d'apparence rudimentaire, car si le blindage du moteur et du poste de conduite est relativement bien agencé pour protéger ces parties, le compartiment de combat est une simple boîte blindée. Prévu pour emporter quatre ou cinq hommes, il est néanmoins doté d'un armement puissant : deux mitrailleuses de .50 (12,7 mm) et deux de .30 (7,62 mm). Standardisé sous l'appellation M1, il est commandé en 76 exemplaires seulement. Son successeur est le Scout Car T9 (désigné ensuite M2) de Corbitt, doté d'un moteur de 95 chevaux. Plus long et plus bas, avec une silhouette mieux dessinée, l'engin emporte de 5 à 7 hommes, avec un armement de deux mitrailleuses de 7,62 mm seulement. Le M2A1 qui en dérive est équipé d'un rail fixé tout autour du compartiment de combat, recevant des affûts coulissants qui remplacent les affûts sur rotule précédents : ce dispositif sera repris sur les versions définitives du Scout Car. Marmon-Herrington propose également son modèle A7SCA en 1935, mais il ne sera produit que pour l'exportation, et son T13 sera quant à lui réservé à la Garde Nationale.

White Motor revient sur le devant de la scène en 1937 avec son Scout Car M2, qui préfigure véritablement le modèle final. Il est déjà équipé du moteur à essence Hercules JXD 6 cylindres de 110 chevaux, et après plusieurs améliorations définies au cours d'essais intensifs, il devient le M3 en 1938. L'armée en commande 64 exemplaires, tous livrés à la 7th Cavalry Brigade, avant l'arrivée du M3A1 en 1939, qui se caractérisent par une caisse plus large et un rouleau de franchissement ajouté à l'avant. A l'approche de la guerre, c'est la fin de la fabrication en petite série, et sous cette forme définitive, le M3A1 sera produit à plus de 20 000 exemplaires entre 1939 et 1944 (jusqu'à 29 918 selon certaines sources), en huit lots successifs : un chiffre impressionnant qui tendrait à prouver la réussite de la conception et de la fabrication de l'engin, lequel n'est pourtant pas exempt de défauts.

Emportant sept passagers et un conducteur, le Scout Car M3A1 est doté d'un très faible blindage de 6,35 mm d'épaisseur, ce qui ne le protège que des tirs d'armes légères et des éclats d'obus, et encore, s'ils ne sont pas trop gros… Seul le pare-brise blindé est épais de 12,7 mm, et

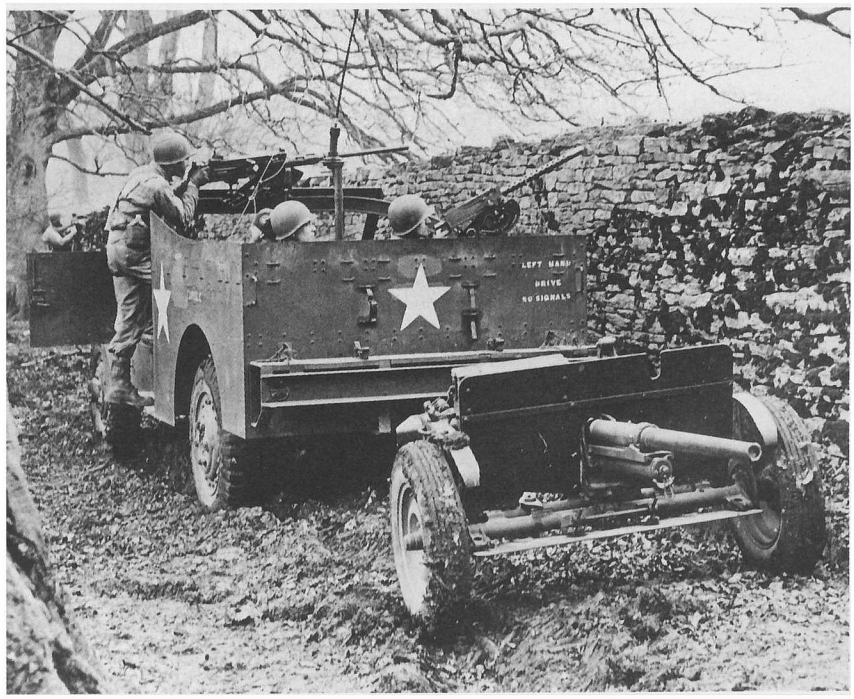
Ci-dessus.
***Photographié en Angleterre peu avant le débarquement, ce M3A1 britannique du 1st Motor Battalion Grenadier Guards de la Guards Armoured Division** (cf. le signe Arm of Service 54 sur fond rouge et l'insigne de la division sur l'aile gauche) **porte aussi la mention OC sur l'aile droite et le flanc, probablement pour Officer in Command : à cette date, le Scout Car US est utilisé pour des rôles spécialisés, dont celui de véhicule de commandement, mais plus comme engin de reconnaissance.** (IWM)*

Par Ludovic FORTIN

Ci-dessus.
Photographié à l'entraînement aux Etats-Unis, ce M3A1 de début de production est encore doté des phares de recherche et rétroviseurs latéraux. Il conserve également une mitrailleuse de .30 M1917 à refroidissement par eau, qui n'a pas vraiment sa place dans un engin blindé, et sera remplacée par la traditionnelle M1919A4 à manchon de canon ventilé.

Ci-contre.
Un cliché quasiment « publicitaire » d'un M3A1 de milieu de production, sans doute extrait d'un manuel recensant les types de véhicules, révèle la disparition des phares de recherche et des rétroviseurs. A noter également les jantes de roues à six ouvertures au lieu de huit. *(Tank Museum)*

le dessous des réservoirs de carburant, placés sous les sièges avant, est couvert par une simple tôle d'acier. Il n'y a aucun blindage sur le dessus des compartiments de conduite et de combat, ce qui, vu la taille du véhicule, présente un réel danger qui sera souvent critiqué par les utilisateurs : les passagers sont très vulnérables à l'artillerie, aux jets de grenades et aux tirs en plongée (par exemple dans un environnement urbain). Les essais tardifs de toits blindés ne mèneront à rien. L'accès se fait par les portes avant, ce qui n'est guère pratique, ou par l'arrière, par-dessus le blindage, en s'aidant d'un marchepied qui court sur la largeur du véhicule au-dessus des phares : encore un arrangement malcommode qui oblige les hommes à s'exposer pour monter ou descendre du véhicule. A l'avant, le radiateur est protégé par quatre lames blindées pivotantes, qui peuvent être orientées depuis l'intérieur du compartiment de conduite en cas de besoin. L'armement initial est constitué d'une mitrailleuse de .50 M2, et d'une mitrailleuse de .30 M1917 à refroidissement par eau. Cette dernière sera remplacée au combat par le modèle M1919A4 refroidi par air. Les mitrailleuses sont fixées sur des berceaux coulissant le long d'un rail qui fait le tour complet de l'intérieur du véhicule. Deux affûts trépied sont disponibles pour employer ces armes au sol. L'emport en munitions théorique est de 3 000 coups de 7,62 mm et 750 de 12,7 mm.



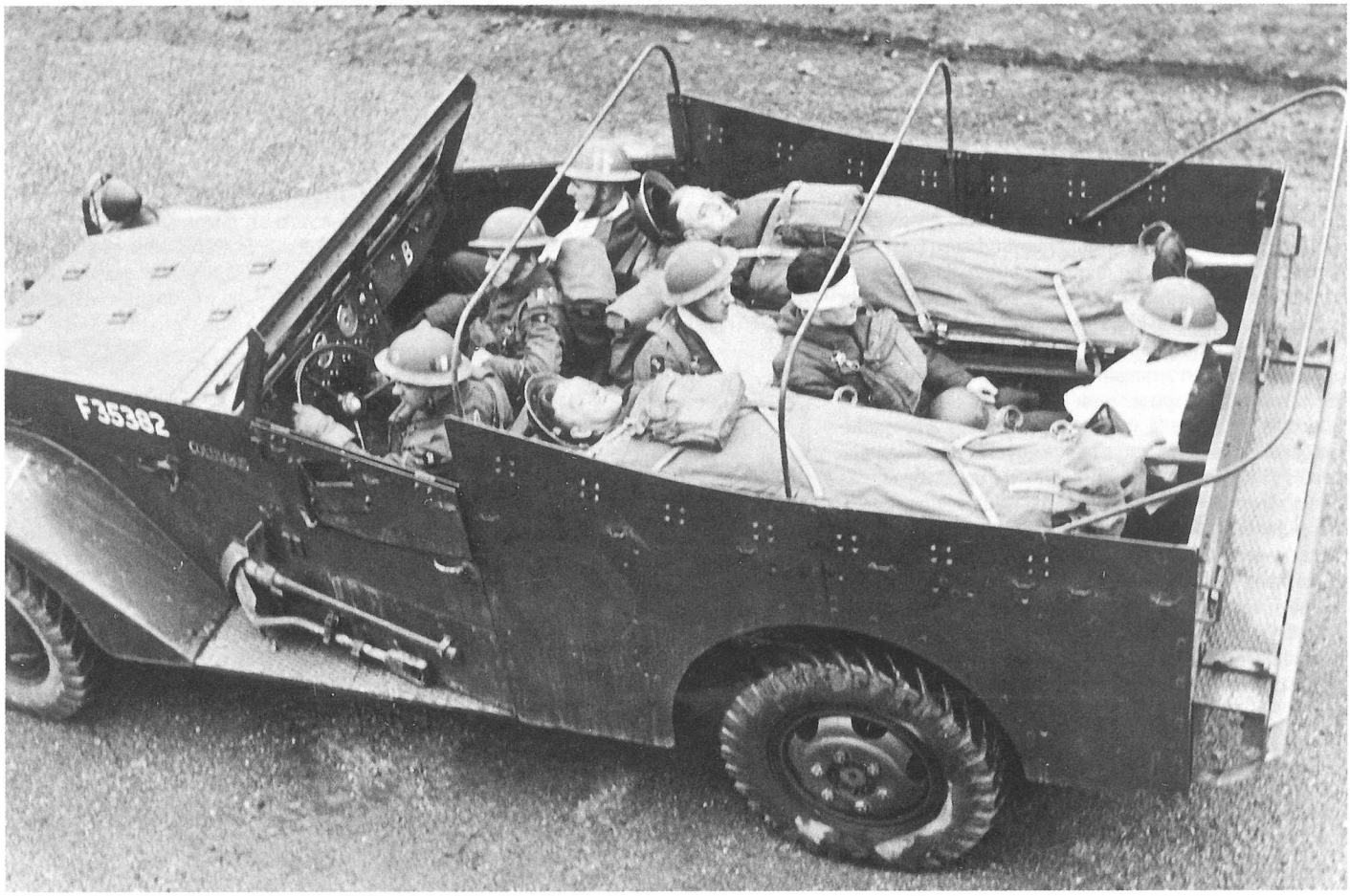
Ci-contre.
Belle photo à l'entraînement d'un M3A1 tractant un canon antichar M3 de 37 mm, un rôle qui lui est pourtant rarement attribué. La pose «en action» met en valeur l'utilisation des mitrailleuses, le servant de la 12,7 devant tout de même ouvrir la porte du conducteur pour mettre son arme en batterie contre une cible latérale... *(Tank Museum)*

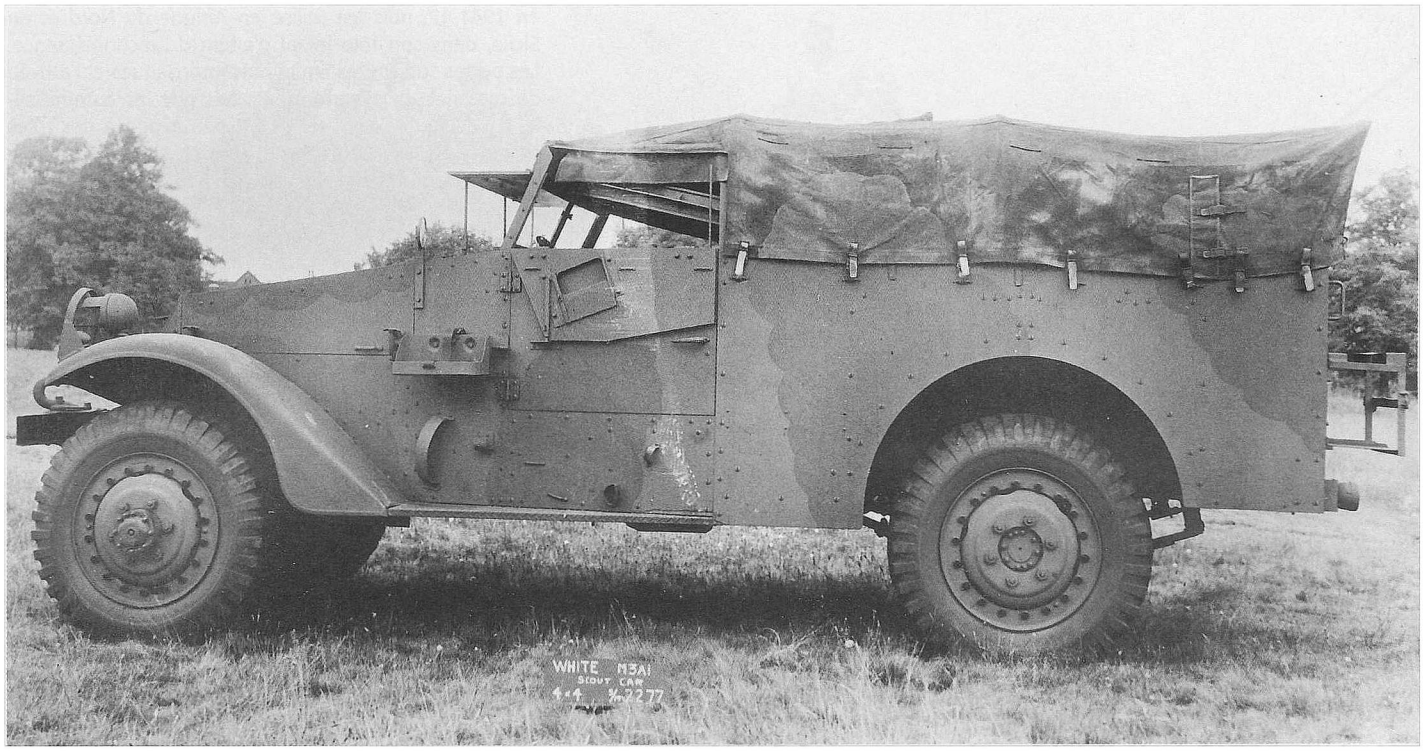
Le Scout Car M3A1 est volumineux : 5,63 m de long, 2,03 m de large, et 1,99 m de haut, surtout si on le compare à ses homologues britanniques qui sont censés remplir le même rôle, mais n'emportent que deux à trois passagers. Son poids de 5,92 tonnes en ordre de marche est également élevé, et il est ainsi bien plus grand et plus lourd que ses prédécesseurs : le M2 par exemple ne mesurait que 4,85 m de long pour un poids de 4,15 tonnes. Le moteur Hercules JXD et sa boîte à quatre vitesses avant et une arrière lui permettent d'atteindre une vitesse maximum sur route de 80 à 90 km/h selon les sources, les réservoirs d'essence d'une capacité totale de 114 litres lui conférant un rayon d'action moyen de 410 km. La vitesse et l'autonomie sont donc honorables, mais le poids du véhicule et la faiblesse du moteur font que le M3A1 n'est pas à l'aise en tout-terrain, car il ne dispose pas de réserve de puissance. Il est équipé d'un poste radio SCR 506, 508 ou 510, dont l'antenne est fixée sur un pilier central dans le compartiment de combat.

Le M3A1 ne connaîtra que de légères modifications en cours de production : les premiers exemplaires (un peu moins de 300) se caractérisent notamment par des garde-boue avant à l'arrondi moins marqué que sur les modèles suivants, la présence d'un phare de recherche et d'un rétroviseur de chaque côté du compartiment de conduite, des jantes à huit ouvertures, l'absence de feux de black-out, et un blindage arrière en deux parties

Ci-contre.
La vue supérieure du même véhicule révèle notamment le pilier central servant d'embase d'antenne, et cette dernière maintenue courbée vers l'arrière par une simple cordelette. A noter le large marchepied à l'arrière, qui permet l'accès au compartiment de combat. Le cliché a probablement été pris en Angleterre, comme en témoigne l'indication «left hand drive» (conduite à gauche).

Ci-dessous.
Converti en ambulance blindée par les Britanniques, ce M3A1 peut accueillir deux blessés couchés et quatre assis (dont un dans le compartiment de conduite), en plus du conducteur et d'un brancardier. Les arceaux de la bâche sont alors toujours en place, afin de protéger au plus vite les blessés des intempéries. *(Tank Museum)*





au lieu d'une. Signalons également la construction de quelques M3A1 propulsés par deux moteurs diesel différents, qui seront tous livrés à l'URSS, l'armée américaine privilégiant la version essence. Les améliorations apportées sur le terrain pendant la Seconde Guerre mondiale sont en revanche multiples : ajout de mitrailleuses, modifications de l'agencement intérieur et du stockage extérieur pour différentes fonctions, boucliers blindés ajoutés aux mitrailleuses,… L'après-guerre verra

Le Scout Car M3A1 sert pour la première fois aux Philippines en 1941-42

Ci-dessus et ci-dessous.
Arborant un camouflage bicolore typiquement britannique, ce M3A1 a été dépourvu de son rouleau de franchissement, et doté de casiers de rangement à l'arrière. Le gros-plan sur ces casiers ne permet pas de déterminer leur usage, mais le dispositif en haut à droite pourrait bien servir à fixer un rouleau de câble : il pourrait s'agir alors d'un engin pour les communications. Le large marchepied a disparu, et ne subsiste plus qu'un petit marchepied au-dessus du phare arrière droit. *(Tank Museum)*

Ci-dessus.
Les Soviétiques ont été les principaux destinataires du M3A1 dans le cadre du Prêt-Bail, pourtant les photographies de cet engin en service dans l'armée Rouge sont rares. Celui-ci est utilisé comme tracteur d'un canon de campagne ZIS-3 de 76,2 mm, et l'on voit comment les servants sont obligés de sauter par-dessus les parois blindées pour descendre du véhicule. *(Tank Museum)*

des changements encore plus radicaux, comme l'ajout de toits blindés improvisés, la transformation en automitrailleuse par installation de diverses tourelles sur une superstructure modifiée, ou le remplacement des roues pour l'utilisation sur voie ferrée en tant que draisine. On note également sur les photographies d'époque le montage d'une mitrailleuse à la place de l'antenne, ou sur un pilier fixé à l'arrière du compartiment de combat.

Tout d'abord versé en 1940 aux unités de reconnaissances des divisions blindées de l'armée américaine, le Scout Car M3A1 est aussi en dotation en 1942 au sein des régiments de cavalerie mécanisée, à raison de 13 par peloton. Il sert pour la première fois aux Philippines en 1941-42, puis est utilisé en Afrique du Nord et en Sicile, dans son rôle initial d'engin de reconnaissance. Les pertes subies, ses limitations intrinsèques et l'arrivée de matériels plus performants tels que les automitrailleuses M8 et M20 le relèguent peu à peu à des rôles secondaires à partir de 1943, comme celui de véhicule de commandement, par l'ajout de toits partiels, d'une table pliante et de postes radios supplémentaires. Le M3A1 n'est déjà pratiquement plus en dotation effective dans l'armée américaine lors du débarquement en Normandie, les automitrailleuses M8 et M20 lui étant préférées. En fait, c'est dans le cadre de la loi Prêt-Bail (Lend-Lease) que le M3A1 va connaître l'utilisation la plus longue et la plus variée. En effet, il est livré en grandes quantités à la Grande-Bretagne (ou plutôt au Commonwealth), et surtout à l'Union Soviétique, à raison de 3.340 exemplaires pour cette dernière, ce qui en fait le plus grand utilisateur au cours de la Seconde Guerre mondiale. Beaucoup d'autres armées de pays en cours de libération, et équipées par les Américains ou les Britanniques, le perçoivent également : France, Pologne, Belgique, Tchécoslovaquie, etc.

L'armée britannique, disposant déjà de ses propres Scout Car pour la reconnaissance et les liaisons, l'utilise surtout comme véhicule de commandement ou radio, ambulance blindée, véhicule d'observation d'artillerie ou du génie. En 1943, le M3A1 est ainsi présent dans les divisions blindées, à l'état-major des régiments et des brigades, et dans le peloton de commandement des régiments ou des Squadron. Il est également employé comme transport de troupes blindé au sein de l'infanterie mécanisée, avant d'être peu à peu remplacé par des semi-chenillés M5 ou M9, eux aussi américains. Ainsi, de nombreux Scout Car M3A1 disponibles au sein de la 2e armée britannique et de la 1re armée canadienne sont réquisitionnés lors de l'opération Totalize en

Le 1er régiment étranger de cavalerie de la 1re Division Blindée française présente son étendard. L'armée de la France libre perçoit de nombreux M3A1, fournis à la fois par les Américains ou par le biais des Britanniques, et les conservera jusqu'à la fin de la guerre, souvent en surplus et hors des tableaux théoriques de dotation. *(ECPAD)*

août 1944 en Normandie, pour servir de transports de troupes blindés au côté des fameux automoteurs Priest transformés en Kangaroo. Malgré l'arrivée grandissante des Scout Car Humber et Daimler au sein des unités de Commonwealth, le M3A1 sera conservé en surplus pour ses côtés pratiques, et notamment son compartiment de combat spacieux. Bien que critiquant vivement ce véhicule (comme elle critique, parfois avec raison, une bonne partie de ce qu'elle reçoit au titre du Prêt-Bail), l'Armée Rouge l'utilise beaucoup en tant que véhicule de reconnaissance et tracteur du canon de campagne ZIS-3 de 76 mm, mais surtout comme transport de troupes blindé : elle ne dispose tout simplement de rien d'autre pour cet usage, avant l'arrivée des half-tracks, américains eux aussi!

Après-guerre, le M3A1 reste en service dans la plupart des armées des pays libérés en Europe du Nord, en particulier lors des conflits coloniaux : à titre d'exemple, la France l'utilise en Indochine et en Algérie. Le Scout Car est aussi vendu à plusieurs pays d'Asie (Laos, Vietnam, Cambodge,...) et d'Amérique latine (Chili, République Dominicaine,...) Israël en reçoit aussi plusieurs exemplaires, soit directement des Américains soit via l'Europe, qui sont utilisés avec d'importantes modifications lors de la guerre de 1948. Quelques engins connaissent même une seconde vie dans le civil, par exemple comme véhicule de pompiers, de police, de dépannage : la caisse blindée est alors fréquemment retirée et une superstructure spécifique adaptée. Cependant, cette pratique ne dure pas car le véhicule est trop peu puissant et son moteur est trop gourmand. Conçu comme un engin de reconnaissance, le Scout Car M3A1 aura donc connu une longue carrière, mais paradoxalement dans des rôles qui ne lui étaient pas attribués de prime abord. Malgré des insuffisances notables en matière de protection et de déplacement tout-terrain, il aura en définitive donné satisfaction la plupart du temps, grâce à sa solidité, sa fiabilité et sa versatilité. Et il conserve également le privilège (peut-être discutable...) d'avoir été utilisé comme l'un des éléments de base des half-tracks M2-M3 et d'en avoir inspiré la forme du blindage avant. ■

Ci-dessus.
Aussi tardivement que le début d'avril 1945, lorsque la 1re Armée française franchit le Rhin à hauteur de Germersheim, le M3A1 est en service au sein des unités de reconnaissance des forces armées de la France libre, comme en témoigne ce Scout Car US du 3e escadron du 3e régiment de spahis marocains appartenant à la 2e Division d'Infanterie Marocaine. Il est suivi par une M20 du 4e escadron du 2e régiment de dragons. *(ECPAD)*

Ci-dessous.
Après-guerre, le M3A1 est resté en services dans de nombreuses armée alliées, et notamment en France, qui l'a particulièrement employé pour les opérations dans ses colonies. Ainsi, ce Scout Car US a reçu des jantes modifiées (et un toit protégeant du soleil ardent) pour être utilisé comme draisine blindée en Algérie, dans les années 1950. *(Tank Museum)*

Avant après

Light Tank M3A1

1942 – Le Light Tank M3 Stuart est réalisé sur la base du Char M2 A4 conçu à partir de 1935. Il est produit de mars 1941 jusqu'en août 1943 à plus de 10 000 exemplaires. Le M3 est alors doté d'une caisse rivetée, d'une tourelle armée d'un canon de 37 mm et de 5 mitrailleuses .30. A partir de mai 1942, est réalisé la version M3 A1 qui fut produite jusqu'en février 1943 à plus de 4 600 exemplaires. Les principales modifications seront une nouvelle caisse et la suppression des deux mitrailleuses latérale de caisse. Il sera muni d'un moteur Guiberson diesel à 9 cylindres en étoile.

2011 – Ce char qui faisait parti d'un lot de 16 chars M3A1 découvert au Brésil est rapatrié en Europe par Mike Steelwood en 2008. Ces chars ont été fournis au Brésil pendant la seconde guerre par les USA dans le cadre de l'aide aux pays alliés. Reformés dans les années 70, ils sont stockés par un fermier Brésilien. Il sera acheté par Christain Dours en 2010.

2012 – Il faudra une année pour toute l'équipe de Christain Dours afin de remettre en parfais état ce char. Les nombreuses années passées à l'air libre du climat brésilien n'auront pas fait de gros dégâts. Il a été entièrement démonté avant d'être sablé, repeint et remonté. Les dernières pièces manquantes arriveront quelques jours avant sont départ pour sa première sortie à l'occasion des cérémonies du 68e anniversaire du débarquement en Normandie.

Par
Patrick SARRAZIN

Avant après

GMC AFKWX 353 2 1/2 ton 6x6 M-427

1944 – Construit sous la désignation de GMC AFKWX-353, 2 ½ton, 6 x 6, modèle G-508, il est produit à partir de 1942 et fut utilisé jusque dans les années 1950. Ce modèle à cabine avancée (COE) est directement inspirer du modèle civil de la gamme. Il est équipé d'une cabine tôlée et d'une caisse de 15 pieds en métal. Il est par la suite construit avec une cabine torpédo et une caisse bois. A partir de 1944, il reçoit un plateau/ ridelles allongé à 17 pieds et prend la désignation de M-427. Plus de 7.200 véhicules sont produits entre 1942 et 1945 dont 5.000 exemplaires du model M-427. Il est propulsé par l'excellent moteur GMC model 270 de 6 cylindres jumelé et d'une boite de vitesses à cinq rapports ainsi qu'une boîte de transfert à deux vitesses.

2005 – Reformé après la guerre, il sert laborieusement dans une carrière et est équipé d'une benne basculante. Récupérer par un collectionneur, il est alors démonté. C'est lors d'une discussion tout à fait par hasard qu'il fut découvert. Le camion est acheté en châssis nu avec les pièces de la cabine entièrement démontées par Jean-Eric Toussaint en mars 2005.

2012 – Il va falloir 7 années pour reconstruire entièrement ce rare AFKWX. Le châssis ne pose aucun problème particulier, il est au complet. Pour la cabine il manque des morceaux, ceux qui restent sont en partis ronger par la rouille et le plateau ridelles est manquant. Il est reconstruit entièrement sur la base de morceaux récupérés dans différents endroits.

Par
Patrick SARRAZIN

GBM n°101

NOUVEAU

LE magazine dédié au matériel français des deux Guerres Mondiales

UNE DOCUMENTATION *INÉDITE* D'UNE RICHESSE EXCEPTIONNELLE :

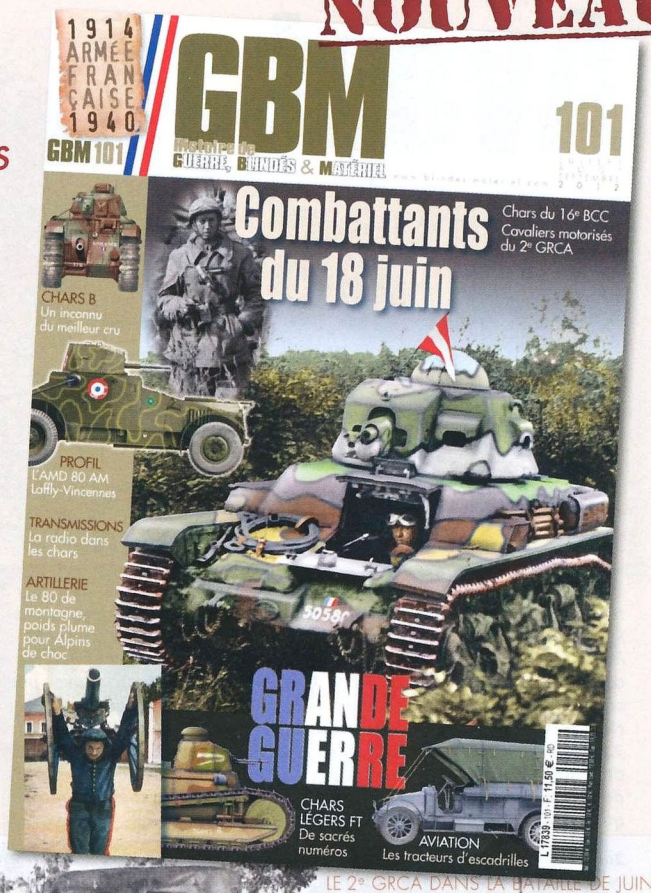
Plans constructeurs, profils en couleur, photos d'époque, immatriculations..

Retrouvez dans GBM
(Histoire de Guerre, Blindés & Matériel) :

CHARS, VÉHICULES BLINDÉS, MATÉRIEL ROULANT, CANONS ET ARMEMENTS, MATÉRIEL RADIO,

de l'armée française, parfaitement situés dans leur contexte d'organisation et d'emploi, avec détail des dotations.

Et tous les RÉCITS DE COMBAT de la guerre des moteurs à la française



BON DE COMMANDE PAGE 39

AU SOMMAIRE DU NUMÉRO 101

- *Opérations :* l'odyssée du 16e BCC
- *Artillerie :* le canon de 80 de montagne
- *Opérations :* le 2e GRCA dans la bataille de juin
- *Transmission :* la radio dans les chars
- *Profils :* AMD Laffly 80 AM
- *Industrie :* chars léger FT
- *Aviation :* Les tracteurs d'escadrille

11,50€

En maisons de presse

www.histoireetcollections.com

ABONNEZ-VOUS !

Formule 1 AN
6 numéros

35,20 €

au lieu de ~~41,40 €~~

-15%

ECONOMISEZ 20%
GRÂCE AU JUMELAGE

-20%

99,30 €

au lieu de ~~124,20 € **~~

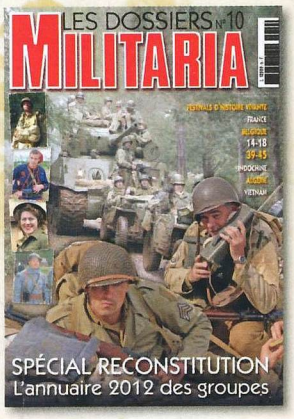
Jumelage

abonnement d'un an à Militaria,
le magazine de la collection et de l'histoire vivante (12 numéros)
+ TANK & MILITARY VEHICLES

* *Offres valables jusqu'au 31 octobre 2012*
* * *Différence entre tarif et prix kiosque France*

LES DOSSIERS MILITARIA
SPÉCIAL RECONSTITUTION

Ce dixième numéro des Dossiers Militaria recense tous les groupes d'histoire vivante XX^e siècle, de France et de Belgique. Cet annuaire pratique vous permettra de découvrir ou de mieux localiser les différents groupes de votre région, ainsi que les différents festivals.



12,50 € en kiosque

JE M'ABONNE À

● **TMV- 1 AN (6 N°)** ❑ **35,20 €** *(France)* ❑ **42,20 €** *(Dom & étranger)*

OFFRES D'ABONNEMENTS JUMELÉS

● ***Jumelage 1 : ab'.1an à TMV (6 n°) + Militaria (12 n°)***
France ❑ **99,30 €** *(au lieu de 124,20 €)* Dom et étranger ❑ **119,20 €**

JE COMMANDE LES MAGAZINES OU DVD

❑ **TANK ZONE** *(cercler)* **6 - 7 - 8 - 9 - 10 - 11 - 12 - 13 - 14 - 15 - 16 - 17**..... **6,90 €**[1]
❑ **TANK & MILITARY VEHICLES N° 3 - 4 - 5 - 6**..... **6,90 €**[1]
❑ **GBM N°101** • ***NOUVEAU***..... **11,50 €**[1]
❑ **DOSSIERS MILITARIA N°10**..... **12,50 €**[1]
❑ **RAIDS HS 44** - *Camions tactiques au combat - RAH044*..... **11,50 €**[1]
❑ **COFFRET 6 DVD** - *L'Amérique en guerre- DVD004*..... **39,95 €**[1]

JE COMMANDE LE LIVRE :

❑ **PANTHER EN NORMANDIE** - *HIS0469*..... ~~34,95~~ - **33,20 €**[1]

FRAIS DE PORT (1 - magazines)	*France*	1 ex. : 3 €.	2 à 5 ex. : 5 €.	6 à 12 ex. : 8 €	12 et +: **GRATUIT**
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €.	2 à 5 ex. : 12 €	6 à 12 ex. : 15 €	12 et +: 18 €
	USA & Canada	1 ex. : 12 €	2 à 5 ex. : 15 €	6 à 12 ex. : 18 €	12 et +: nous consulter
	Autres pays.	1 ex. : 15 €.	2 à 5 ex. : 18 €	5 ex. et + : nous consulter.	
(2 - Livres)	*France*	1 ex. : 5 €	2 ex. : 8 €	3 et +: **GRATUIT**	
	DOM-TOM-Europe	1 ex. : 8 €	2 ex. : 12 €	3 ex. : 15 €	4 et +: 18 €.
	USA & Canada	1 ex. : 15 €	2 ex. : 18 €	3 et +: nous consulter.	
	Autres pays.	1 ex. : 18 €	2 ex. et + : nous consulter.		

3. **Port OFFERT** - *Promotion limitée à : France, DOM-TOM & CEE* : Autres pays, ajouter les frais de port.

Bon à découper (ou photocopier) et à renvoyer avec votre règlement à

HISTOIRE & COLLECTIONS
5, avenue de la République, 75541 Paris Cedex 11
Service clients - Tél : +33 (0)1 47 00 51 11 • Fax : +33 (0)1 47 00 51 11.

TMV 007

Nom .....
Prénom .....
Adresse .....
Code postal ..... ville .....
Pays .....
Tél. .....
E-mail* .....
@ .....
* Important pour être tenu informé de nos promotions

TOTAL GÉNÉRAL..... ..., .. €

Ci-joint mon règlement par ❑ **Chèque bancaire** ❑ **Mandat**
à l'ordre d'Histoire & Collections

❑ **CB n°** .....

expirant en .. .. *mois* *année* *Clé* .. *(3 derniers chiffres au dos de votre CB)*

Signature :

Normandie 2012

68e anniversaire du Jour-J

Très peu de collectionneurs avaient fait le déplacement cette année sur la Normandie. Le 6 juin un mercredi, une conjoncture aux économies et un prix du carburant au plus haut a sûrement fait que bon nombre de collectionneurs n'ont pas fait le déplacement.

Divers camps ont tout de même été organisés dans différentes villes, principalement dans le secteur américain. Dans le secteur anglais, le calme était de mise, peut être dû au jubilé de la reine Elizabeth II, le nombre de participants ayant traversé le Channel n'a pas été important.

Les secteurs de Sainte-Mère-Eglise, Sainte Marie du Mont et Carentan, ont été les plus animés entre le 1er et 6 juin. A Sainte-Mère-Eglise, le MVCG Bretagne a installé son traditionnel camp accompagné de l'intendance du CLVMA pour les repas sur le terrain de foot avec une cinquantaine de véhicules variés dont les Sherman de François Mourice et de Christian Dours et son tout nouveau char M3A1 qui faisait sa première sortie. Ils ont pu ainsi participé aux cérémonies commémoratives de Sainte-Mère et au parachutage de la Fière le 3 juin. A

côté, l'Airbone Museum avait réalisé son propre camp avec Overlord 76 et divers clubs regroupant eux aussi une trentaine de véhicules. A Sainte-Marie-du-Mont, le bourg fut maintenant pris d'assaut tout autour de l'église. Réalisé avec la collaboration de la boutique du Holdy, le centre bourg se retrouva plongé dans le temps avec poste de commandement, antenne médical, atelier de mécanique,... d'un parfait réalisme.

Un peu plus loin, le Dead Man's Corner Museum à Saint-Côme-du-Mont, organisé un très beau camp de reconstitution mêlant soldats américains et allemands. Les scènes de combat qui ont eu lieu durant le week-end ont été animées avec les Sherman de Patrick Nerrant et de Claude Huet. La qualité des présentations et le sérieux des participants ont attirées un nombreux public très enthousiaste.

A Carentan, organisé par la ville et le CAPA, le camp Arizona connu un très bon accueil pour une première. Le manque de participants ne fut au contraire qu'une préparation pour le CAPA aux prochaines années qui devraient voir une plus forte activité. Un peu plus loin, on peut citer le camp US de Bloody Gulch situé sur le terrain du Manoir de Donville, ce fut là-aussi pour sa deuxième édition un franc succès. Une cinquantaine de véhicules de différentes associations y ont planté leurs camps. De plus, les visites guidées du secteur et les spectacles nocturnes de reconstitution furent très appréciés.

Dans le secteur anglais, très peu de véhicules britanniques avaient fait la traversé du Chanel. Les principaux camps se trouvaient sur le site Hilmann organisé par l'association « Les Amis du Suffolk Rgt » avec une vingtaine de véhicules présents. Sur Saint-Aubin quelques clubs avaient planté leurs tentes sur le terrain de foot.

En haut à gauche.
Un très beau scout car lors du défile du MVCG à Isigny sur Mer.

En haut à droite.
Le Sherman de Francois Mourice dans les rues de Sainte-Mère Eglise

Ci-dessus à gauche.
Première sortie pour le Stuart M3A2 de Christian Dours.

Ci-dessus à droite.
L'automitrailleuse M20 de Christophe Dalet.

Texte et photos : Patrick SARRAZIN

Page de gauche.
Le Sherman de Christian Dours sur la place de Sainte-Mère-Eglise.

On peut citer aussi dans les manifestations organisées : l' « Utah Red Ball » organisé à Sainte-Marie-du-Mont par la boutique du Holdy comprend une ballade de 50 kilomètres dans le secteur d'Utah. Pour sa deuxième édition quelques 50 véhicules y ont participés même, si cette année, cette manifestation était réservée principalement aux GMC on fait un peu défaut. Les différentes marches dont celle de Carentan organisée par le Carentan Liberty's Group effectué par plus de 150 marcheurs, qui s'est terminé par un défilé dans Carentan précédé par une très belle fresque de 60 civils représentant l'exode. Il était suivi de 50 véhicules qui avaient fait le parcours d'Utah à Carentan. A citer aussi le traditionnel Bal de la Libération organisé, lui aussi, par le Carentan Liberty's Group dans la salle des fêtes fut aussi un énorme succès. A Isigny sur Mer, la mairie avec le concours du MVCG à organisé un défilé qui fut un succès avec plus de 60 véhicules.

Un coup de chapeau bien mérité, aux collectionneurs Belges qui sont venus avec trois Diamond M20 par la route, avec plus 1 000 kilomètres aller-retour et 6 jours de voyage.

Voilà en quelques lignes, le panorama de ce 68e anniversaire. Il n'y a rien eu de très spectaculaire, simplement de très beaux véhicules avec, un peu partout, et de plus en plus, des groupes de reconstitution de très bonne tenue.

Nos excuses pour ceux qui ne n'ont pas été cité, merci de transmettre vos informations à la rédaction pour les fois à venir, cela vous permettra de vous faire connaître. ■

Ci-contre.
Un Dodge WC51 aux couleurs du BDS, le service de déminage.

Ci-dessus.
Belles restaurations pour ce GMC 353 à cabine tôlée lors du défilé de Carentan.

Ci-dessous.
Un très bel ensemble que ce Diamond 969 attelé à une low bed de 8 tons.

Ci-contre.
Belles configurations pour ce Dodge WC54 aux couleurs de la Military Police.

Ci-contre.
Vraiment pas courant dans cet etat de restauration ce Dodge WC 12 de 1941.

Ci-dessus.
Jeep sanitaire sur la marche de Saint-Marie-du-Mont.

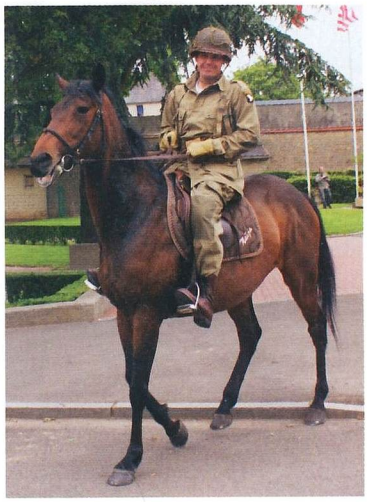
Ci-dessus.
Un des rares half-tracks présent en Normandie cette année, ici, au pied de l'église de Saint-Marie-du-Mont.

Ci-dessus.
Les GMC de l'Utah Red Ball pendant un arrêt sur le bord de la plage de Quinéville.

Ci-contre.
M20 dans le convoi pendant le défilé d'Isigny.

Ci-dessous.
De nombreuses motos Harley étaient comme tous les ans présentes en Normandie.

Ci-dessous à droite.
GI's à cheval dans le défilé de carentan.



Ci-contre.
Un side-car R75 BMW de 1942.

Ci-contre.
Rare Dodge Carryall WC10.

Ci-dessus.
Encore dans son « jus », cette Citroën C4 commerciale.

Ci-contre.
Chevrolet staff-car sur le parvis de l'église de Sainte-Marie du Mont.

Ci-contre.
Le Sherman de Claude Huet a la sortie du terrain du Dead Man's Corner Museum à Saint-Côme-du-Mont.

Ci-dessus.
L'automitrailleuse M20 attelée a sa remorque munitions M10 de Christophe Lecacheur.

Ci-dessus.
Une des deux VW vue en Normandie prise ici à la Batterie du Holdy.

Ci-contre.
Convoi sur les routes de Normandie. Ici le MVCG Bretagne quitte Sainte-Mère pour le parachutage sur La Fière.

Ci-contre.
Beaux exemples de restauration pour cet autre GMC 352 équipé d'un ring.

Ci-dessus.
Un autre très rare Dodge WC 15 command-car.

Ci-dessus.
Belle mise en scène avec se Citroën U23 et son canon Bofors sous couleurs allemande à la Batterie du Holdy.

Ci-dessous.
Belle photo souvenir sur la plage pour ce DUKW accompagné de deux Ford GPA.
(Photo. J.E. Toussaint)

Ci-dessus.
Des Jeeps sous toutes les couleurs, USSAF, US NAVY et US ARMY.

Ci-contre.
Le Diamond Cargo M968 de Bruce Menguy du MVCG Bretagne.

Une tres belle Ambulance WC54 pendant un arrêt au cimetière allemand d'Orglandes.

Ci-dessus.
Le tracteur International M426 de Christophe Aupinel sur le camp Arizona à Carentan.

Le Diamond M20 d'Eddy Viane, un des trois qui ont fait le voyage de Belgique.

Ci-dessus.
Cette très belle moto BSA avait le déplacement de République tchèque.

Ci-dessous à gauche.
Dodge Carryall attelé à une canine sur le camp de l'Airborne Museum de Sainte-Mere Eglise.

Ci-dessous.
Beaux ensembles que ce Chevrolet M6 avec sa remorque porte bombe.

Gros plan sur le Kettenkrad

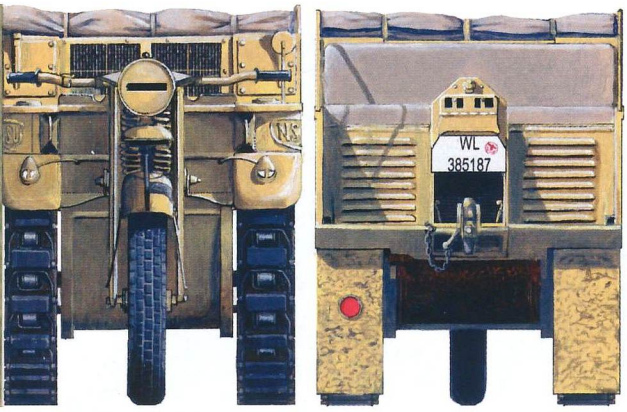
Bien que le musée des blindés restaure la plupart de ses véhicules dans ses propres ateliers, si l'occasion se présente, généralement avec l'attribution d'une subvention ou l'argent d'un généreux donateur, la restauration peut également s'effectuer en dehors du musée. Le Kettenkrad constitue un excellent exemple de ce type de coopération.

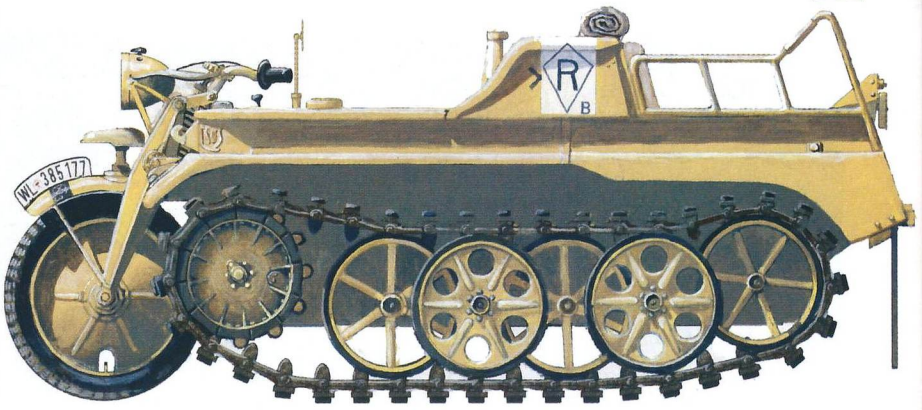
Il a été restauré en 2008/2009 par Phil et Nick Rutherford, travaillant à plein temps dans l'équipe de restauration de la collection de véhicules militaires Crompton, le coût total du projet étant pris en charge par Lanes Group Plc.. La remise en état de ce Kettenkrad a débuté par l'étude approfondie d'une série de photographies du véhicule sous tous les angles avant de démonter quoi que ce soit. Cet examen minutieux a révélé un engin plutôt solide, quasiment exempt de rouille. Cependant, durant toutes ces années après la guerre, le Kettenkrad avait subi de nombreux changements, dont plusieurs motifs de peinture, le retrait de la trappe moteur et le remplacement de plusieurs pièces par des pièces anglaises, probablement pour le maintenir en état de marche et présentable. Malheureusement, des écrous et des boulons ont alors été remplacés par des équivalents au format anglais, ce qui a par moments un peu compliqué les opérations de démontage.

Mis à part quelques dommages évidents au niveau des mains courantes (elles avaient disparu), la carrosserie était en bon état avec seulement des traces de coups sur la plupart des tôles. L'idée était de se baser sur un moment précis de l'histoire du Kettenkrad pour sa restauration. Nous avions deux photographies d'excellente qualité prises juste après sa capture en 1943, lorsqu'il a été ramené en Angleterre pour y être évalué. En outre, le musée voulait une restauration qui préserve autant que possible l'aspect du véhicule, par exemple les bosses ou traces de coups évidentes. Il fallait également qu'il puisse rouler lors des manifestations spéciales, si cela n'impliquait pas de changer des pièces maîtresses.

Ci-dessous.
Le Kettenkrad, exposé à l'écart du Tankfest avec plusieurs autres chars et véhicules du musée. Inutile de préciser qu'il a attiré l'attention des jeunes et des moins jeunes.

Par Phil et Nick RUTHERFORD
pour *Military Machines International*
Traduction : Martine CASSINI





Premières étapes

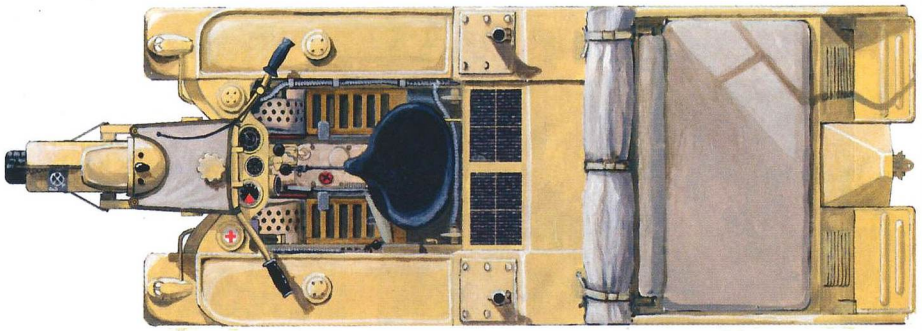
Le véhicule a été grossièrement démonté avant de passer au sablage. Après dégraissage, le châssis a été passé à la sableuse ainsi que la plupart des plus gros éléments tels que les tôles de la carrosserie, les roues, etc., pour retirer les multiples couches de peinture. Cinq couleurs différentes ont été enlevées. En raison de la quantité de peinture (dont une grande partie a été appliquée au fil des années au musée), il a déjà fallu cinq heures pour décaper le châssis.

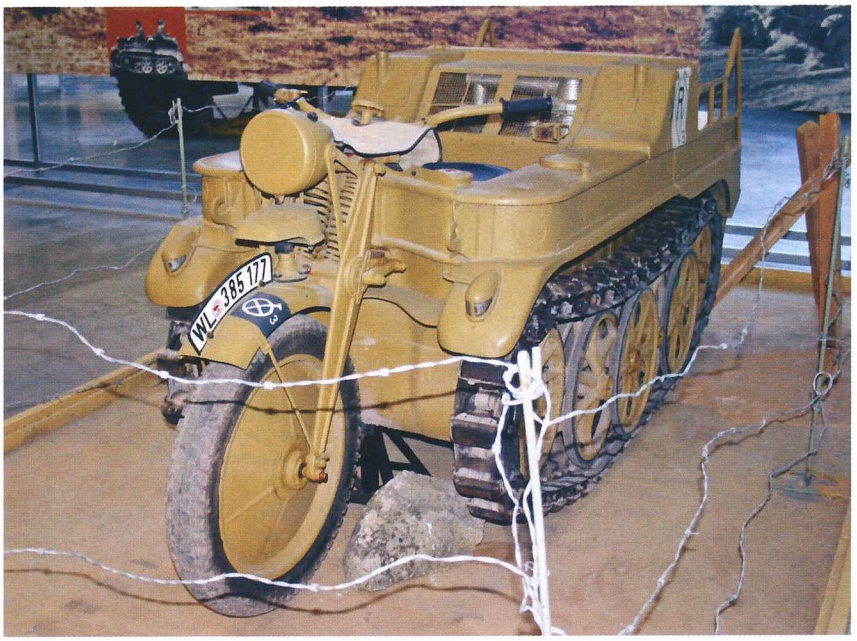
Pendant ce temps, nous nous sommes concentrés sur les détails. Nous avons établi une liste des pièces dont nous avions besoin : il nous fallait entre autres de nouveaux blocs chenilles, un pneu avant et un tube, de nouveaux systèmes roues-pneus pour route (8 en tout, beaucoup étant complètement usés et parfois même brûlés). Nous avons utilisé des pièces d'origine chaque fois que c'était possible, mais pour la plupart nous avons pris des pièces refabriquées. Nous avons à chaque fois rédigé une fiche afin d'indiquer à l'intention des historiens les composants d'origine utilisés à la fabrication et les éléments « neufs ». Fort heureusement les chenilles étaient en bon état, avec très peu de jeu dans les roulements. L'état mécanique du Kettenkrad était correct. Le train de roulement avait besoin d'un nouveau barbotin, qui avait été cassé, la boîte de vitesse fonctionnait normalement et le moteur avait juste besoin d'une vérification, voire de la réparation de certaines pièces annexes. Il a fallu remplacer le radiateur qui était bouché et qui fuyait. Nous nous sommes rendu compte également, après le sablage du réservoir d'eau, que celui-ci était parsemé de trous causés par la rouille. Nous les avons colmatés par soudure et nous avons étanchéifié le réservoir pour éviter toute fuite.

Toutes les garnitures de frein ont été changées, car elles étaient souillées par de l'huile ; tous les joints d'étanchéité des barbotins et de la transmission ont été remplacés en même temps que les roulements défectueux. Dans l'ensemble, l'essentiel de la partie mécanique a simplement consisté en une révision et une rectification des années de bricolage enthousiaste et bien intentionné que cet engin avait subies.

Après le sablage du châssis, nous avons été très surpris de le trouver en si bon état. Il restait essen-

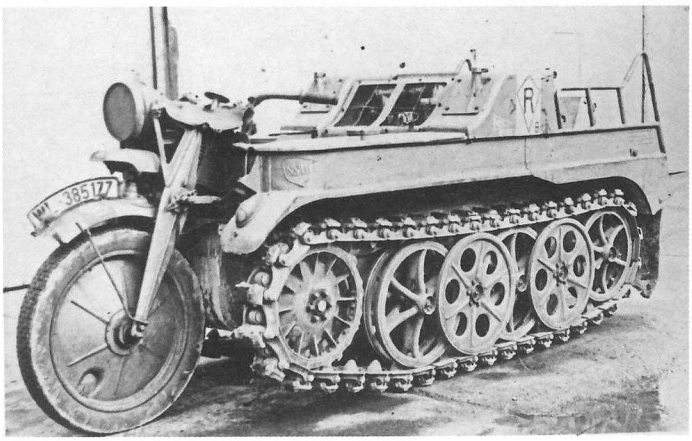
(Suite en page 50)





Ci-dessous, à gauche.
Ici on peut voir le Kettenkrad à son arrivée au musée, après son évaluation par l'armée. Cette image représente le moment de l'histoire du véhicule que la restauration souhaite restituer.

Ci-dessous.
L' importance historique de ces manifestations n'a pas toujours été reconnue à sa juste valeur. Cette photo ancienne prise pendant une des premières expositions du musée montre comment les barres d'appui ont été retirées et remplacées par un fusil factice à l'arrière, avec d'autres éléments ajoutés.



Carrosserie

1 : la première étape a consisté à démonter complètement le véhicule. Il fallait autant que possible conserver les bosses et les traces de coup pour plus d'authenticité. Les mains courantes arrière ont été fabriquées et assemblées.

2 : le plus difficile a été de remettre en place des mains courantes ; cela a nécessité un travail de recherche approfondi et la fabrication des pièces.

3 : cette vue montre bien que le remplacement de ces barres d'appui n'a pas été simple.

4 : nous voyons ici les passages des barres de torsion de la suspension, système utilisé typiquement sur de nombreux semi-chenillés allemands de la Seconde Guerre mondiale.

5 : après l'application de la sous-couche grise, il était temps de se mettre à remonter certains éléments. Cette image montre le remplacement des bras et des barres de torsion.

6 : on a décidé d'appliquer sur tout le véhicule une sous-couche du gris qu'utilisaient les Allemands, comme s'il sortait de la chaîne de fabrication. Ainsi, la moindre rayure ou égratignure révélera la bonne couleur grise.

7 : les marquages d'origine de la carrosserie ont été soigneusement décalqués et conservés.

8 : la dernière couche, la couleur miel d'Afrique du Nord, a été appliquée sur la sous-couche grise dans un souci de précision historique.

9 : la coque est maintenant quasiment terminée ; elle est peinte en couleur miel nord-africaine puis on commence à y ajouter les différents composants.

10 : le moteur et la transmission du Kettenkrad sont en place ; il ne manque plus que la roue avant, les chenilles, le capot du moteur, les sièges arrière et quelques autres accessoires.

Pièces mécaniques

1 : le moteur et le système de transmission étaient plutôt en bon état. Seules une vérification minutieuse et la réparation des pièces annexes étaient nécessaires.

2 : vue de la transmission et du moteur terminés et repeints juste avant d'être remis en place dans la coque du Kettenkrad.

3 : le moteur du Kettenkrad est bien ajusté à l'intérieur de la coque, mais l'accès reste étonnamment aisé même une fois tous les panneaux et les sièges remis en place.

4 : ici nous voyons un des barbotins du train de roulement. Voyez les galets sur le barbotin, destinés à entraîner les chenilles au lieu des habituelles dents guide. Le train de roulement avait besoin d'un nouveau barbotin.

5 : une fois les tambours de frein démontés, on voit que le système de freinage est très similaire à celui utilisé sur les véhicules des Alliés.

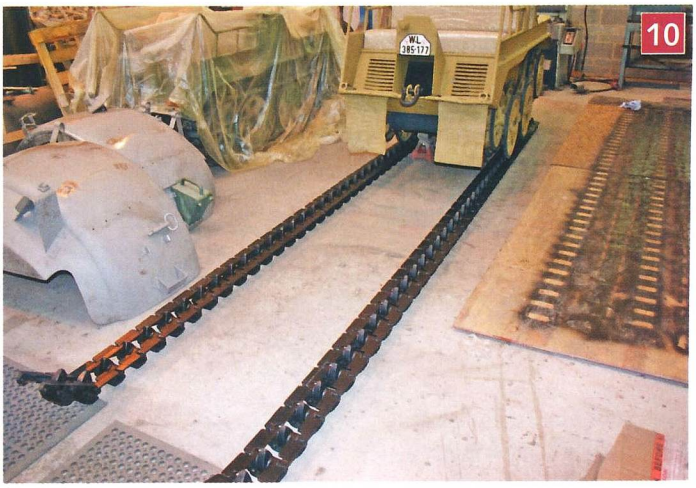
6 : le radiateur avait besoin d'une petite remise en état avant de reprendre sa place dans le véhicule, car il était bouché et il fuyait.

7 : nous avons réparé le radiateur pour que le moteur rénové ne subisse aucun dommage en cas de surchauffe, d'autant que le véhicule était destiné à être conduit.

8 : globalement, le train de roulement était plutôt bon, mais certains des pneus en caoutchouc des roues de route étaient à remplacer, car ils étaient endommagés.

9 : heureusement, les chenilles d'origine étaient correctes, avec juste un peu de jeu dans les roulements. Là nous voyons les chenilles enroulées avant leur rénovation et leur réinstallation sur le véhicule.

10 : dans cette vue, le Kettenkrad est restauré et les chenilles remises à neuf sont soigneusement alignées par terre pour le remontage. Le véhicule est prêt pour les essais avant de retourner au musée des blindés.



Ci-dessus.
Comparez avec l'authenticité du Kettenkrad restauré et présenté au Tankfest bien des années plus tard. Les « acteurs » de la reconstitution portent les uniformes d'époque et utilisent un diorama typique pour présenter le véhicule.

Histoire du véhicule

Le véhicule rénové provient d'une unité d'Europe et il date du début de l'année 1941. Il était probablement gris foncé à l'origine ; des traces de peinture jaune foncé (Dunkle Gelb) ont été découvertes sous la fine couche de jaune Afrique datant de son passage en Afrique du Nord lorsqu'il faisait partie de l'unité de Ramcke constituée dans la deuxième moitié de 1942. Avant de rejoindre le musée, le Kettenkrad a subi une évaluation par une équipe britannique ; on voit la mention « MEE » peinte sur le coffre latéral sur une des photos.

Le marquage sur le garde-boue à l'avant est le symbole d'une « Kradschutzen Kompanie » et le chiffre 3 indique son numéro. Il y a aussi les restes d'une croix noire sur l'un des coffres latéraux, partiellement recouverte du marquage de l'unité de Ramcke. Cela indique qu'à une époque, il a été rattaché à la 5e division de panzers. Nous voyons ces marquages sur les photos originales. Celui du garde-boue avant a été fait avec une peinture blanche, par-dessus le gris foncé d'origine, puis soigneusement recouvert par du ruban adhésif lorsque le jaune foncé Dunkle Gelb et le jaune d'Afrique ont été appliqués. Il n'est pas rare que les premiers véhicules reçoivent par la suite d'autres marquages tactiques et d'unité en fonction du théâtre d'opérations où ils se trouvent. Cela a été le cas pour d'autres Kettenkrad en Afrique du Nord.

La 3e compagnie d'une unité Kradschutz appartient à un bataillon Kradschutz de trois compagnies. Au début de la guerre, la plupart des divisions comportaient des bataillons Kradschutz, autrement dit des unités d'infanterie motorisées capables de se déplacer rapidement ; cela faisait partie du concept de la guerre éclair, ou Blitzkrieg. Fin 1942 et début 1943, ces unités avaient quasiment toutes été dissoutes. Elles étaient devenues obsolètes et leurs motos/Kettenkrad ont été réaffectées ailleurs. Les compagnies Kradschutz au sein des bataillons Recce ont été converties en unités d'infanterie blindées, équipées de SPW 250 et 251.

La 2e brigade parachutiste, aussi connue sous le nom de brigade Ramcke (d'où la lettre R sur l'insigne) a été constituée très rapidement à partir de diverses sous-unités de parachutistes et d'unités de formation, puis envoyée en Afrique. Elle a alors pris part à la bataille d'El Alamein, où ce Kettenkrad a été capturé. Une de ces nombreuses sous-unités s'appelait Fallschirmjäger Lehr Abteilung et elle était commandée par Burckhardt (d'où la lettre B sur l'insigne). Il est très rare que les unités de parachutistes de la Luftwaffe utilisent l'initiale du nom de leur commandant dans leur marquage.

Elles faisaient généralement partie de la toute nouvelle 2e division de parachutistes (Fallschirmjäger en allemand) en France, mais ont été envoyées en urgence en Afrique pour aller soutenir Rommel. ■

Histoire du véhicule par ordre chronologique :

- 3e bataillon Kradschutz de la 5e division de panzers.
- Groupe de Burckhardt de la brigade de parachutistes Ramcke.
- Évaluation britannique (MEE) au Royaume-Uni.
- Musée des blindés de Bovington.

(Autre source d'informations : Paul Hocking)

Ci-dessus.
Depuis sa restauration le Kettenkrad est exposé au musée des blindés, lequel fait également l'objet d'une rénovation s'élevant à plusieurs millions de livres.

(Suite de la page 46)

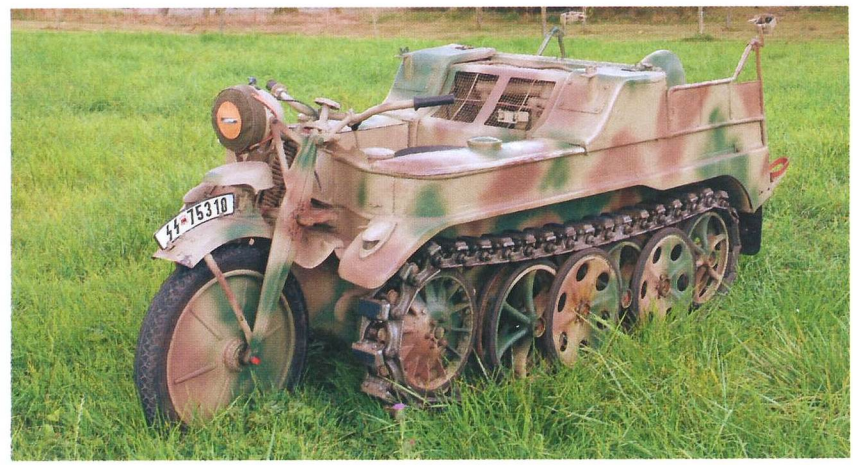
tiellement à remettre les rambardes à l'arrière, retirer le crochet d'attelage rudimentaire (installé plus tard au Royaume-Uni) et reboucher les trous qui n'avaient rien à faire là, tels que ceux ayant servi à placer une capote sur le véhicule pendant les expositions.

Le numéro 305 était gravé sur toutes les tôles sauf celles des sièges arrière et du couvre-radiateur, ce qui laisse supposer que ce sont les pièces d'origine.

Peinture et marquages

Un examen minutieux de l'insigne « Ramcka » sur les coffres latéraux a révélé que l'une d'elles était totalement nouvelle d'un côté et mal repeinte de l'autre. Le musée souhaitait les conserver. Nous les avons donc reproduites par-dessus une couche de peinture neuve. En étudiant les photographies de plus près, nous avons pu nous rendre compte qu'à l'origine le véhicule portait l'insigne et les marquages tactiques de la 5e division de panzers. Ceux-ci avaient été peints au moment où il avait été envoyé en Afrique du Nord, une pratique assez courante qu'on a pu observer également sur d'autres Kettenkrad trouvés dans cette région. Nous avons reproduit ces marquages d'après les premières photos.

Il y avait en tout trois couleurs d'origine, dont le gris foncé appliqué en usine (RAL 7021), puis sur le plancher de petites traces du beige standard utilisé en Europe



(aucun numéro RAL n'a jamais été attribué officiellement pour cet usage) et enfin la couleur miel d'Afrique du Nord (RAL 8000). Sur la photo, on ne voit aucun motif de camouflage. Deux autres couleurs avaient été appliquées au pinceau après la guerre : un jaune vif et une finition imitant la couleur miel nord-africaine.

Pour préserver autant que possible l'authenticité du véhicule, nous avons décidé de le peindre d'abord en gris foncé, puis d'appliquer ensuite la couleur miel par-dessus. En effet, il n'est pas rare que cette couleur miel s'écaille et laisse entrevoir la couche du dessous. L'effet ne serait pas idéal si nous utilisions la traditionnelle couche d'apprêt constituée d'oxyde rouge.

La fourche avant avait souffert. Il a fallu fabriquer un nouveau moyeu et un arbre, et les mettre en place avec de nouveaux disques de friction dans l'amortisseur principal et secondaire. Le Kettenkrad avait aussi subi un choc violet à l'avant, au niveau de la fourche, ce qui avait endommagé le guidon et faussé la direction. Nous avons dû couper et ressouder le tube pour le redresser et l'adapter à l'arbre et au moyeu que nous venions de refaire.

Même si le moteur semblait plutôt en bon état, il était resté très longtemps sans tourner. Nous avons donc démonté le carter et trouvé près de 20 mm d'huile figée et de boue stagnante au fond ! Cela empêchait l'huile de s'écouler par la purge et la pompe à huile n'aspirait rien du tout. Nous avons tout nettoyé. Une fois décapée, la pompe était en bon état ; tout ceci a bien sûr eu lieu avant toute tentative de démarrer le moteur. Quand nous l'avons fait démarrer, après quelques réglages, la pression d'huile était parfaite, mais nous l'avons vidangée et remplacée après ce premier essai pour plus de sûreté.

La dernière étape comprenait simplement des travaux de peinture, des réglages et des ajustements, en essayant autant que possible d'obtenir le même véhicule que sur les photos avec de nouvelles plaques d'immatriculation, une manille remplaçant le crochet de remorquage et des phares avant et arrière de premier type. À l'arrière, les phares sont vides et seul le carénage subsiste. Au fil du temps le rembourrage des sièges arrière avait été remplacé mais ne convenait pas. Nous l'avons entièrement refait et recouvert d'un matériau authentique.

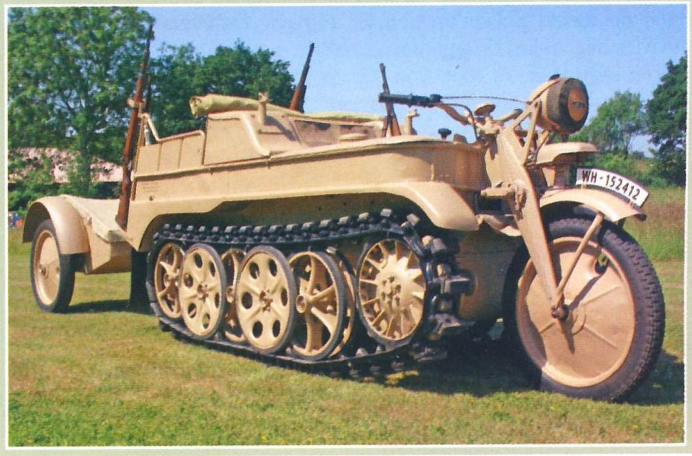
Ce Kettenkrad a une particularité : les tubes verticaux sur les coffres latéraux. Nous n'avons trouvé aucune référence pour ce type de montants pourtant d'origine. Une ancienne photo montre que dans les années 1970 ils ont servi de supports à une barre d'appui installée à l'intention d'un « acteur » faisant semblant d'utiliser une mitrailleuse fixée au crochet d'attelage ! En tout, la restauration a demandé environ quatre mois de travail, mais répartis sur près de dix-huit mois en raison de nos autres projets et de la disponibilité des pièces.

Une fois la rénovation terminée, le Kettenkrad est retourné au musée des blindés et a participé à plusieurs événements, dont le principal, le Tankfest. Les photographies que vous voyez dans cet article ont été prises à cette occasion. ■

Restauration réalisée par : Phil et Nick Rutherford – Collection de véhicules militaires Crompton
Sponsor : Lanes Group Plc.

Il faut sauver le soldat Ryan

La raison pour laquelle la restauration du Kettenkrad a eu lieu en dehors du musée des blindés repose en partie sur le fait que les personnes travaillant à plein temps pour la collection de véhicules militaires Crompton, Phil et Nick Rutherford, ont tous deux énormément d'expérience dans la restauration de tous les types de véhicules militaires allemands utilisés pendant la guerre, qui représente l'essentiel de la collection. Ils ont également une compétence particulière dans la rénovation du kettenkrad : ils en ont déjà remis en état deux exemplaires de la collection Crompton. L'un de ces véhicules, illustré ci-dessous avant (à gauche) et après (à droite) de la restauration vous semblera sans doute familier. On le voit en effet dans le blockbuster « *Il faut sauver le soldat Ryan* », piloté à toute vitesse par un des acteurs du film dans une des nombreuses scènes d'action. ■



Celles 2012

Un spécial "Diamond"

Cette 9e édition, placée cette année sous le thème des « Diamond » fut une nouvelle fois un énorme succès. La manifestation, organisée par la 101 AB 3265ENG est vraiment devenue le rendez-vous incontournable de Belgique.

Encore un pari réussi pour toute l'équipe. Ce sont donc quelques 260 véhicules et 500 participants qui se sont donnés rendez-vous les 17, 18, 19 et 20 mai derniers sur les hauteurs du petit village de Celles. Le thème retenu cette année des imposants camions Diamond, fut couronné de succès puisqu'on pouvait admirer quelques-unes des plus belles restaurations circulant actuellement dans le monde de la collection. Ce ne sont pas moins de 15 Diamond de tout type qui étaient présents tout au long du week-end. On pouvait voir quatre tracteurs M20 dont deux ensemble M15 avec leurs remorques 40 ton, six wrecker T 969 et trois cargo T 968. Si les Jeeps étaient aussi bien présentes en nombres, il en était de même pour tous les types de véhicules de l'US Army comme les Dodge, GMC, Chevrolet, Harley, scout-car et half-track, etc.... Un autre véhicule américain ressortait du nombre, le M26 Pacific M15A1 d'Alexis Salomé qui faisait sa première sortie. Terminé de peindre seulement deux jours avant il faisait aussi ces premiers tours de roues. Du coté des véhicules anglais, on pouvait aussi voir une très belle chenillette Loyd carrier.

Texte et photos : Patrick SARRAZIN

Ci-dessus.
Le convoi dans les petites routes Ardennaises.

Un programme chargé s'offrait aussi aux participants dans le cadre exceptionnel de cette région Walonnie où dès le mercredi, les premiers participants ont pris possession du camp. Le jeudi était réservé à l'installation et à la découverte libre de la région, Le vendredi, la journée permit aux participants de faire une belle ballade à la carte pour découvrir ou de redécouvrir la région et ses produits artisanaux. Le soir, l'habituelle soirée années 40 avec les incontournables « The new star Sister » avec leur superbe show. Le samedi, dès 10 h, l'impressionnant convoi composé de plus de 150 véhicules prit la route pour un circuit de 80 km avec en tête le Pacific suivi des Diamond. Le midi, une halte au Dave City Ranch permis de déjeuner en découvrant dans une ambiance western l'époque des cow-boys avec des spectacles de rodéo. La halte permis de faire une belle photo de famille avec dix des Diamond présents avant de reprendre la route pour rejoindre le village de Celles et le retour au camp. En fin d'après midi une belle reconstitution était organisée avant le repas et une grande soirée dansante clôtura cette journée bien chargée. La nuit verra un déluge de pluie s'abattre sur le camp avant le retour du soleil le dimanche matin pour la bourse. Cette année la traditionnelle reconstitution de l'attaque dans le bourg pris par d'autres véhicules de collection plus moderne n'a pu malheureusement avoir lieu, ne doutons pas, qu'elle ne sera que mieux l'année prochaine.

L'organisation qui est maintenant bien rôdée avec toujours un très bon accueil et un programme complet, permis aux participants de passer quatre jours dans une ambiance festive dont la 101 AB 326 ENG est devenue « la spécialiste ». Les organisateurs tiennent ici à remercier et à féliciter tous ceux qui ont participés et qui ont organisé cette nouvelle édition avec succès. Pour les amateurs, le rendez-vous est d'ores et déjà fixé pour 2013 avec un nouveau thème qui sera à découvrir prochainement. A ne pas manquer. ■

Ci-dessus.
Une partie des motards qui encadreront l'impressionnant convoi tout le long du parcours.

Ci-contre.
La Jeep « follow me » de Marc Baltus.

Ci-dessus.
Le Diamond M20 d'André Vets.

Ci-dessus à droite.
Ce GMC 352 à cabine tôlée appartient à Jean-Michel Tille.

Ci-contre.
Les deux ensembles M19 avec remorque M9 posant fièrement l'un à coté de l'autre.

Ci-dessous.
Stany Claes des Patton Drivers dans son Diamond M20.

Ci-dessous à droite.
Un des deux scout-cars qui avaient fait le déplacement de France.

Ci-contre.
Des petites erreurs d'appréciation conduiront à un dimanche de mécanique.

Ci-dessus.
Le très beau staf-car Chevrolet de Raymond Hacquier du Red Horse.

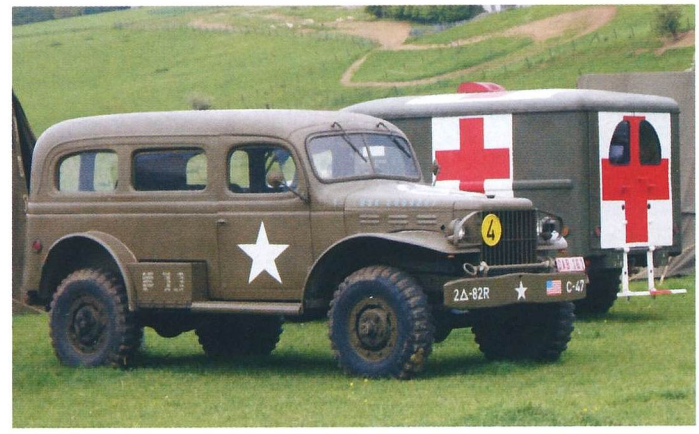
Ci-dessus à gauche.
L'half-track M3 « Geranium » de Philippe d'Orange.

Ci-dessus.
Jeep et GMC ont apprécié les petites routes sinueuses des Ardennes.

Ci-contre.
GMC LeRoy et Jeep sur le camp du club de Mons.

Ci-dessous à gauche.
Une belle Kübelwagen appartenant à Piet Nissen.

Ci-dessous.
Dodge Carryall et Dodge ambulance WC 54 sur le camp.



Ci-dessus.
Très belles décorations pour ce Dodge WC 52 aux couleurs d'une unité sanitaire appartienne à Michael Heylen.

Ci-contre.
La rare chenillette Loyd de Paul Rappoort.

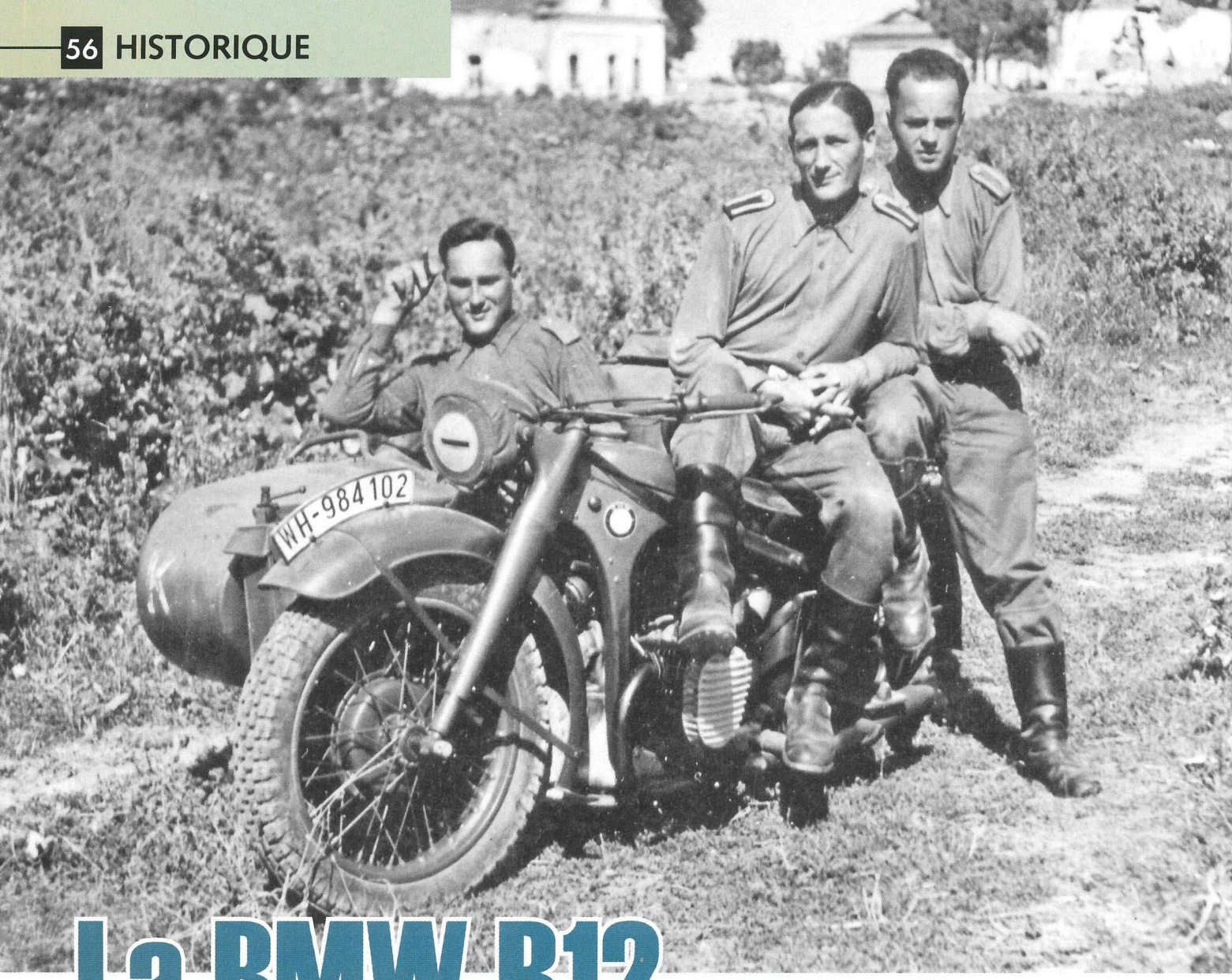
Ci-dessus.
Pendant la pose de midi, petite photo souvenir pour les conducteurs des 10 Diamond présents sur le convoi. Au premier plan, Philippe Lomba, président du 101e encadré de Pierre Malvaux et d'Eddy Louis.

Ci-dessus à droite.
Cet autre Diamond Wrecker appartient à William Witmeur du BMVT.

Ci-contre.
L'impressionnant et rare Pacific M26 A1 appartenant à Alexis Salomé avec les marquages de tests sur la cabine.

Ci-dessous.
Le Diamond 968 de Claude Lechat d'Ardennes 44.

Ci-dessous à droite.
Un autre véhicule d'exception, ce rare Dodge ambulance KD.



La BMW R12

Quand on parle de moto BMW et de Seconde Guerre mondiale, la première machine qui vient à l'esprit est bien sur la BMW R75, pourtant même si celle-ci a été produite à plus de 17 000 exemplaires entre 1941 et 1944, et qu'elle a été conçue, développée et produite spécialement pour la Wehrmacht, c'est une autre moto de la marque de Munich qui a été utilisée en plus grand nombre dans les armées du Reich.

La Typ R12 qui a précédé la Typ R75 sur les chaînes de montage de BMW a en effet été produite à environs 36000 exemplaires entre 1935 et 1942, dont plus de 28000 rien que pour la Wehrmacht.

Technique

Quand la BMW R12 arrive sur le marché en 1935, elle remplace la BMW R11 de 750cc produite depuis 1929 sur les chaînes de montage de la Bayerische Motoren Werke AG de Munich. Elle en reprend d'ailleurs le moteur M56, ou plutôt sa sixième évolution ; le M56 S6. Ce moteur très robuste et qui a fait ses preuves, puisqu'il équipait déjà la BMW R62 de 1928, est un bi-cylindre quatre temps à plat d'une cylindré de 746cc.

Ci-dessus.
Une BMW R12 du Schz-Reg.221 de la 13.Pz-Div, c'est un modèle typique de fin de production sans marchepieds, et à la vue du numéro de plaque avoisinant le million elle a certainement été produite fin 1941 ou début 1942, notez au passage le cache phare en toile.

Ce moteur est décliné en deux versions de puissance différente, pour équiper les deux modèles de BMW R12.

La première version est à allumage par magnéto (Bosch) et elle est équipée d'un carburateur SUM type CK-2, celui-ci a la particularité d'avoir une longue pipe d'admission qui est réchauffée par deux prises de calories tubulaires, branchées sur les départs d'échappements, pour éviter le givrage du carburateur par grand froid. Ce moteur développe 18cv à 3400 tr/mn et permet une vitesse maximum de 100 km/h.

La seconde est à allumage par batterie bobine et elle est équipée de deux carburateurs AMAL type 6/406. Cette seconde version du M56 S6 développe 20cv à 4 000 tr/mn et permet une vitesse maximum de 125 km/h. La boite de vitesse du type G56 est à quatre rapports, et la sélection se fait manuellement par l'intermédiaire d'un petit levier avec grille en H placé dans le grippe-genoux placé sur le coté droit du réservoir. La transmission se fait par cardan sur le coté droit de la roue arrière.

Si comme sur la R11 le châssis reste du type à double berceau en tôle emboutie, dans lequel vient s'encastrer le réservoir de carburant d'une capacité de 14 litres, la fourche avant est pour la première fois chez BMW d'un modèle à suspension télescopique, se présentant sous la forme d'un piston hydraulique protégé par une gaine en tôle emboutie, et celle-ci permet un débattement maximum de 90mm. C'est un énorme avantage en tous-terrains par rapport à la fourche en tôle emboutie de la R11 qui était équipée d'une suspension à ressort à lame,

Par Patrick VAUDREVILLE
Photos de l'auteur

à roue tirée. Par contre comme souvent sur les motos de cette époque il n'y a pas de suspension à l'arrière, et ce sont les ressorts de la selle qui assurent cette fonction.

Les dimensions hors tout de la BMW R12 en version solo sont les suivantes ; longueur: 2,10 m, largeur: 0,90 m, hauteur: 0,94 m pour un poids de 188 kg à vide, et la machine a une garde au sol de 12 cm.

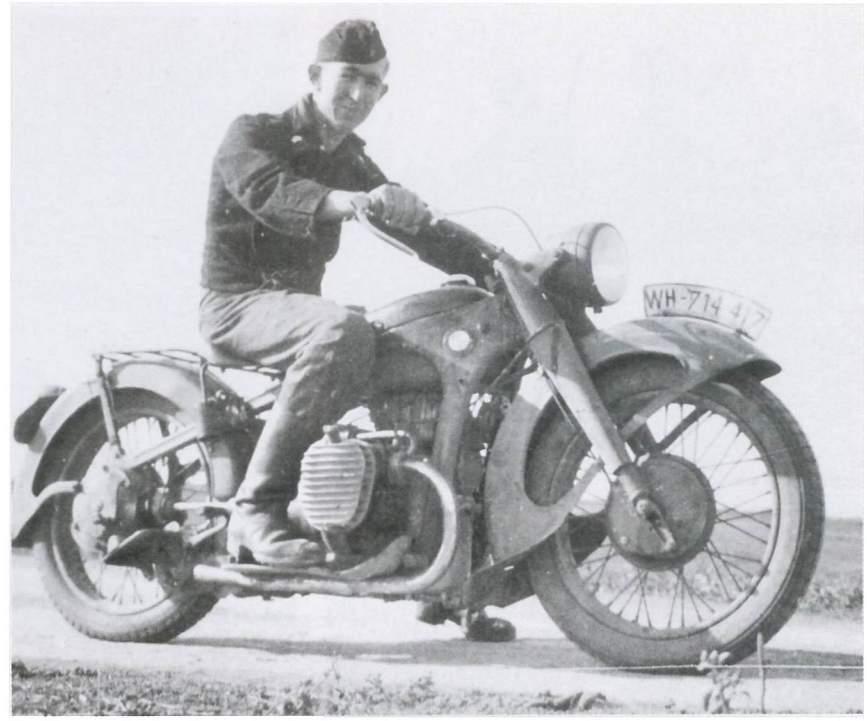
Les roues sont équipées de pneus de 350 x 19, et les freins sont de type mécaniques par câble de 200x20mm sur la roue avant et par levier de 200x 25mm sur la roue arrière.

Comme toutes les motos de forte cylindrée de cette époque, la BMW R12 est proposée en version accouplée à un side-car, et plusieurs marques nationales en proposent différents modèles suivant les besoins des clients.

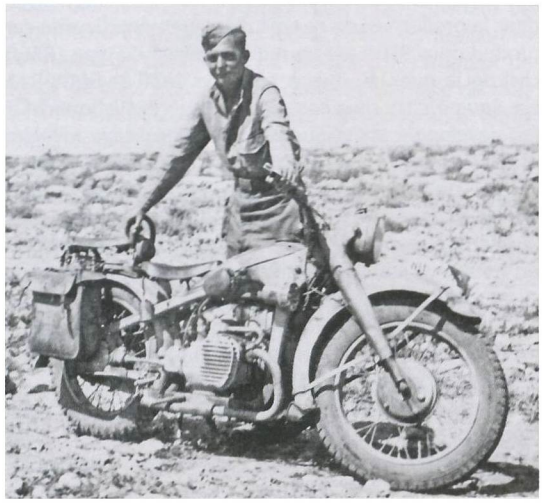
La BMW R12 militaire

Même si la BMW R12 est produite depuis 1935, et qu'elle en achète dès le milieu de l'année 1936, la Wehrmacht ne l'adopte en tant que moto militaire qu'en juillet 1937, et ne commande exclusivement que des modèles 18 cv équipés d'un seul carburateur.

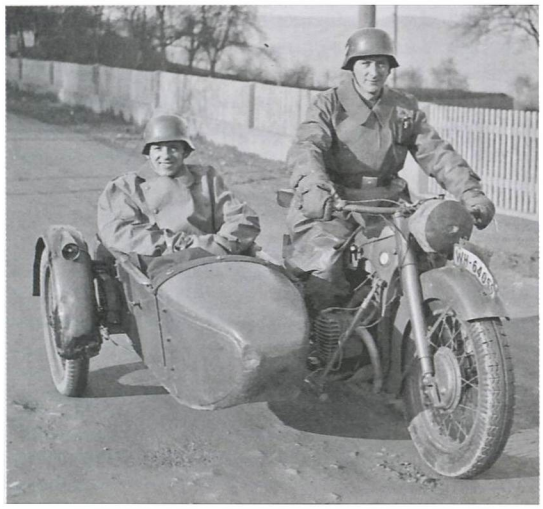
Les modèles militaires comportent bien sur des améliorations pour répondre aux exigences de l'armée, mais les tout premières machines achetées par l'armée en 1936 et au début de l'année 1937 sont encore équipées de garde-boue de type civil normal, ou du type civil dit 'Art-Déco', qui seront rapidement abandonnés pour un modèle spécifiquement militaire plus échancré pour éviter les bourrages, celui de la roue avant comportant même un petit retour limitant les projections vers le moteur. Le dessous du moteur reçoit un sabot de protection, et l'orifice de remplissage du réservoir est plus grand, la selle est d'un modèle plus confortable avec une meilleure suspension assurée par deux ressorts supplémentaires. Le porte bagages reçoit un porte-sacoches du modèle standard avec deux sacoches en cuir,



Ci-dessus.
La Wehrmacht utilisera bien sur aussi des BMW R12 solo civiles. Même si elle porte une immatriculation militaire, celle-ci en est un bon exemple, avec ses Gardes-boue "Art Déco", et l'absence de sabot de protection sous le moteur.



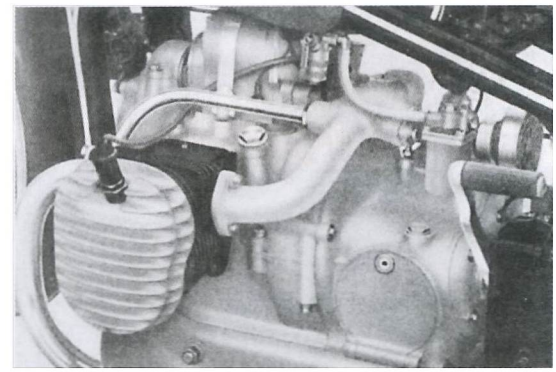
Ci-contre.
La Wehrmacht commandera peu de BMW R12 en version solo, en voici une militaire de la 15.Pz-Div en Afrique, et c'est un modèle d'après 1940 sans marchepieds. Notez au passage le pneu arrière à gros crampons.

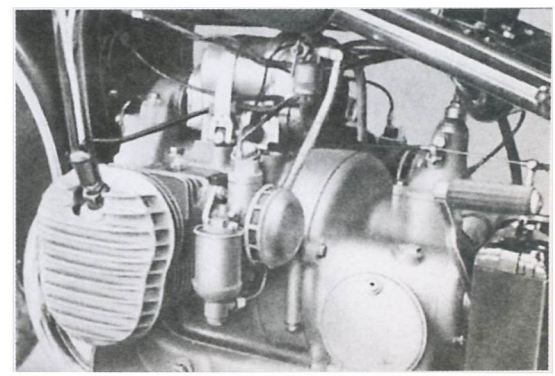


Ci-contre.
Très rare photo d'une BMW R12 de fabrication 1936, celle-ci est reconnaissable à son side-car type 25 de la marque Royal qui équipait déjà les BMW R11 achetées par la Reichwehr en 1934.

mais les toutes premières machines militaires de 1937 sont encore équipées de sacoches du modèle en toile. Un tan-sad d'un modèle militaire standard est fixé sur le porte-bagages et permet l'emport d'un passager. L'équipement militaire comporte en outre un cache phare en toile permettant d'occulter une partie de la lumière, et qui sera remplacé plus tard par une simple couche de peinture directement apposée sur le verre du phare. Pour terminer toutes les BMW R12 produites pour la Wehrmacht sont bien sur livrées recouvertes d'une peinture militaire Dunkelgrau (RAL 7021).

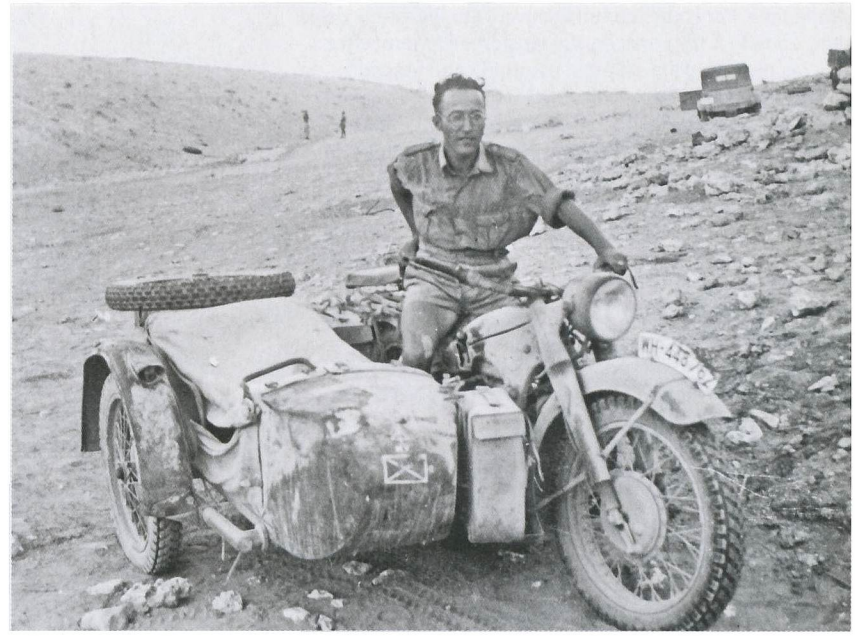
Quelques évolutions vont bien sur apparaître en cours de production, par exemple à partir de 1939 le carburateur SUM est équipé d'un filtre à air plus gros à deux prises d'air orientées sur les cotés, en 1940 la commande de gaz par poignée rotative est remplacée par un petit levier au guidon, et les grippe-genoux en caoutchouc sont remplacés par des modèles en tôle. Fin 1940 les marche-pieds en aluminium sont remplacés par de simples repose-pied tubulaires, et de ce fait



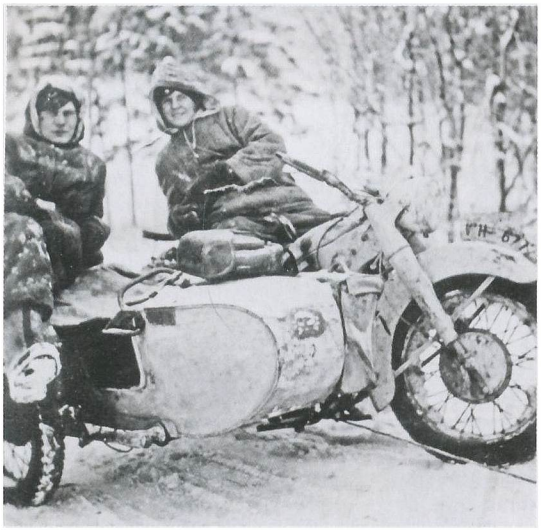


Ci-contre.
Différences entre les deux types de carburation. En haut simple carburateur SUM type CK-2. En bas deux carburateurs AMAL type 6/40.

Ci-dessus.
Cette photo à été prise lors de manœuvres en 1938, et la BMW R12 est une des machines achetées par la Wehrmacht en 1937, elle est équipée du modèle de side-car militaire de type BMW-Seitenwagen produit par la marque Steib qui est un modèle dérivé de leur TR500 civil.



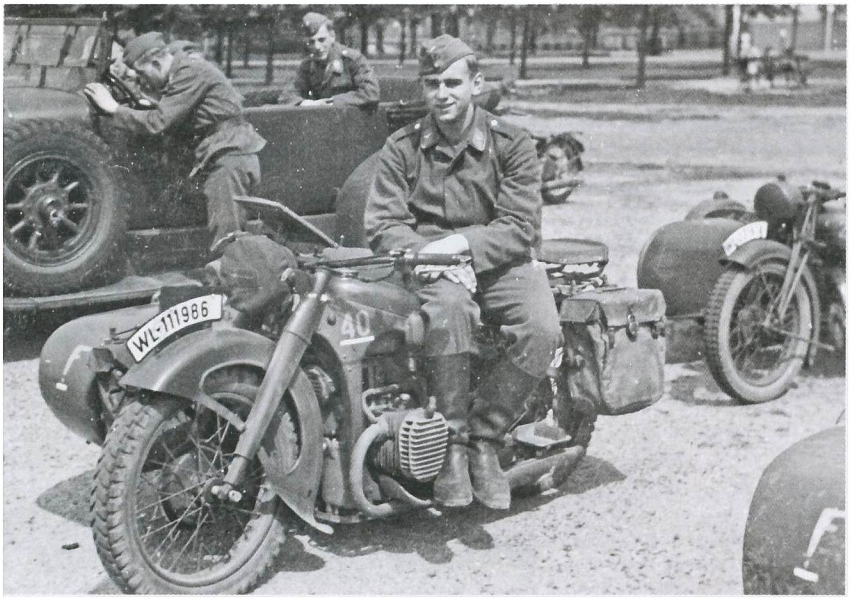
Ci-dessus.
La BMW R12 est la principale moto à avoir été envoyé en Afrique, immatriculée WH 448767, celle-ci appartient au Nachtschubfuhrer.33 de la 15.Pz-Div, et la photo est datée août 1941, elle est équipée d'un side-car EW.1 produit par la marque Stoye à partir de 1939 reconnaissable au type de fixation entre le garde-boue et le châssis.



Ci-contre.
Dans sa livrée blanche on peut reconnaître ici une machine de production début 1938, elle est encore équipée de garde-boue civils mais elle est accouplée à un side-car EW.1 de marque Tabel reconnaissable au bourrelet d'assemblage du panier.

les échappements reçoivent à ce niveau une protection thermique pour les pieds du conducteur.

Pour les conditions de grand froid il existe un dispositif de chauffage pour les mains et les pieds du motard, ce dispositif ce compose de housses sur le guidon, et d'entonnoirs dirigés sur les pieds du pilote et dans le side-car, ces éléments puisant des calories par l'intermédiaire de tubulures raccordées sur les échappements à la sortie du moteur.



Ci-dessous.
Une autre BMW R12 de production 1938 de la Luftwaffe, le side-car est du type EW.1 mais l'angle de vue ne permet pas de définir si c'est un modèle produit par la marque Steib ou par la marque Royal. En outre elle porte encore l'ancienne version de sacoches du modèle en toile.

Même si l'armée commandera quand même environs un millier d'exemplaires de la BMW R12 en version solo, la grande majorité des BMW militaires seront des modèles équipés d'un side-car, mais le modèle de celui-ci évoluera au cours des 6 années de production militaires.

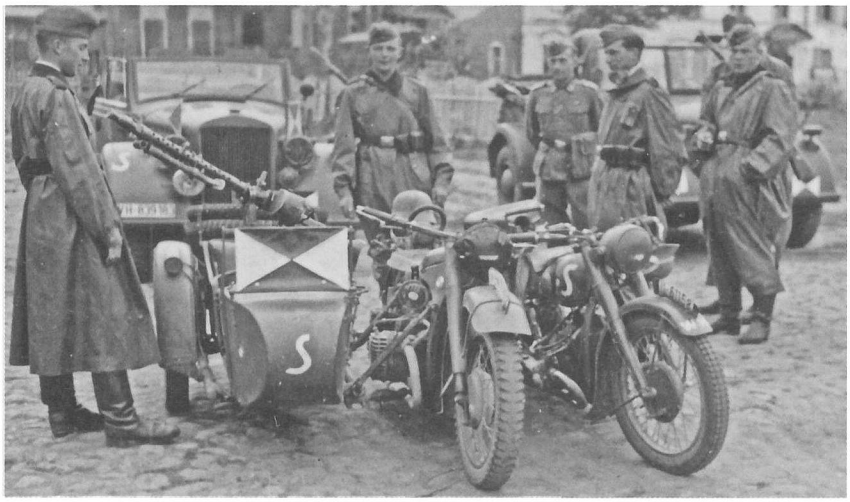
Si les toutes premières BMW R12 militaires de 1936 sont équipées d'un side-car type 2S de la marque Royal comme les BMW R11, cela ne représente qu'un tout petit nombre, et dés l'année 1937 les nouvelles machines achetées sont équipées d'un side-car répertorié en tant que 'BMW-Seitenwagen' sur les différentes documentations de la marque de Munich. Pourtant celui-ci n'est pas produit au seins des usines BMW, mais chez STEIB, une marque installée à Nuremberg et qui est spécialisée dans la production de ce type d'équipement. Ce side-car produit pour BMW est un modèle dérivé du type TR500 civil de la marque. Puis à partir de 1938 la BMW R12 est équipé d'un nouveau side-car que la Wehrmacht a fait développer spécifiquement pour un usage militaire et qui est équipé d'une suspension à lames en C inversée qui prend la dénomination EW1, et qui est produit par les marques STEIB, ROYAL et TABEL pour BMW sous la référence typ 285/1. Enfin à partir de 1939 apparaît un nouveau modèle qui diffère de la précédente par la suspension qui est maintenant à lames à plat, est qui est produite chez BMW et par la marque STOYE. Ce nouveau modèle garde la dénomination militaire EW1, mais prend la référence Typ 285/2 chez BMW.

Ces side-car EW1comportent un support de sacoche standard avec une sacoche en cuir sur le coté avant gauche, d'une roue de secours à l'arrière au-dessus du coffre de rangement, ainsi qu'une bâche et une petite porte en toile qui permet de rendre le baquet plus ou moins étanche aux intempéries quand il n'est pas occupé. Il est parfois équipé d'un dispositif de fixation pour une mitrailleuse MG.34, mais cela reste toutefois assez rare.

Les dimensions Hors tout de la BMW R12 équipée du side-car EW1 passent à 2,50 m de longueur, 1,62 m de largeur et 1 m de hauteur, et la vitesse maximum n'est plus que de 85 km/h.

Production

La BMW R12 est produite à partir de début 1935, et jusqu'au début de 1941 les châssis et les moteurs sont produits et numérotés séparément, par exemple de janvier à juillet 1935 il est fabriqué mensuellement plus de moteurs que de châssis, puis d'août 1935 à septembre 1936 la tendance s'inverse et il est produit plus de châssis que de moteurs, ensuite jusqu'au mois de janvier 1941 les chiffres de production mensuels seront tantôt favorables aux moteurs, tantôt au châssis. De ce



fait avant l'année 1941 toutes les BMW R12 produites ont des numéros de châssis et de moteur qui ne correspondent pas, et ce n'est qu'en janvier 1941 à partir du numéro 25001 que les motos portent des numéros de châssis et moteur identiques.

Il faut quand même préciser que même si la marque BMW produit des motos depuis les années vingt, c'est avant tout une marque qui est spécialisée dans le développement et la production de moteurs (principalement pour l'aviation) et il ne faut pas s'étonner qu'une grande partie des pièces composant la BMW R12 ne sont pas produites par BMW, d'ailleurs si on retire toutes les pièces qui ne sont pas produites par la marque de Munich, il ne reste que l'ensemble moteur/boite/transmission, l'ensemble fourche/suspension/frein avant, et quelques petits éléments comme les marchepieds, tout le reste des composants sont produits par d'autres marques de l'industrie allemande.

A titre d'exemple, les châssis sont sous-traitées chez TABEL Metallwerke en Bavière. Les roues viennent de chez KRONPRINZ Stahlbau A.G à Sollingen, les parties électriques de chez BOSCH à Stuttgart, le compteur de vitesse de chez VIEGEL à Bad cannstatt, le siège de chez Gebr. Francke K.G. à Mühlhausen, les filtres à air et filtres à huile de chez MAHLE K.G.et de chez Wurttembergische Metallmanufactur Adolf KNECHT toutes deux localisées à à Bad Cannstatt, les échappements de chez Jakob Eberspächer à Esslingen, les roulements de chez F.A.G Schweinfurt., les disques d'embrayage de chez JURID Kirchbachsche Werke A.G. à Kirchbach, les parties caoutchouc chez Continental-Schwingmetall à Hanovre, une partie de la boulonnerie de chez N.S.F GmbH à Nuremberg, ou RIBE à Schwabach, etc, etc…

A partir de 1938 la production pour le marché civil cesse, et le modèle 20 cv à deux carburateurs AMAL est abandonné pour ne garder que le modèle 18 cv à 1 seul carburateur SUM, dont toute la production est dorénavant réservée à la Wehrmacht.

En tout c'est 36008 exemplaires qui seront assemblés entre janvier 1935 et 1942, et plus de 28 000 l'ont été pour la Wehrmacht, dont plus de 12 000 rien que pour l'année 1941.

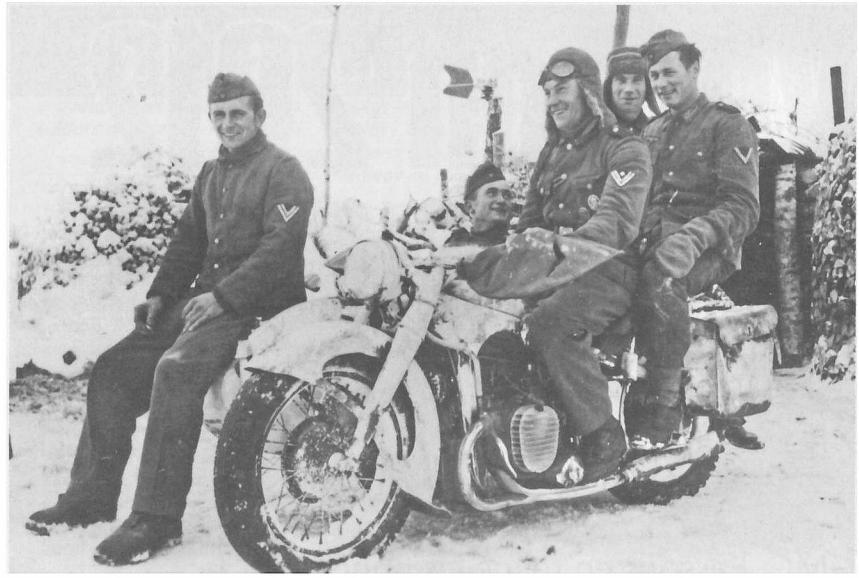
Les chiffres de productions sont les suivant :

1935 : 4 030 exemplaires (2 modèles confondus)
1936 : 1 925 exemplaires (2 modèles confondus)
1937 : 2 000 exemplaires (2 modèles confondus)
1938 : 4 550 exemplaires (modèle à 1 carburateur)
1939 : 5 250 exemplaires (modèle à 1 carburateur)
1940 : 4 530 exemplaires (modèle à 1 carburateur)
1941 : 12 160 exemplaires (modèle à 1carburateur)
1942 : 1 563 exemplaires (modèle à 1 carburateur) ■

Ci-dessus.
Le support de MG est assez rarement porté sur les BMW R12, mais il est présent sur cette moto qui fait partie du groupe d'escorte du Stab du XXXX.Pz-Korps, la photo date de du mois d'août 1941 et a été prise à Toropez.

Ci-dessus.
Ce motorradfahrer de la 7.Pz-Div, pose fièrement sur sa machine juste après la campagne de France en août 1940. Elle porte tous les attributs militaires, sabot de protection sous le moteur, porte sacoches et tan-sad sur l'arrière, seul manque le porte sacoche sur la partie interne du side-car.

Ci-dessous.
Belle photo d'une machine de production 1937 ou 1938 de la II.Art-Rgt.68 au cours de l'hivers 1941/42, celle-ci a la particularité d'être équipée du système de chauffage dont on voit les tubulures partant de l'échappement, la manchette et l'entonnoir du coté gauche.



Ci-contre.
La Kriegsmarine elle aussi a utilisé des BMW R12, celle-ci immatriculée WM 106319 a été prise en photo sur l'Atlantikwall en 1944, et c'est un modèle de fin de production, dont on voit bien l'absence de marchepieds et la protection thermique pour le pied du motard. Notez aussi qu'il manque le couvercle de la partie boite à outils sur le coté du moteur.

Vernon 2012

Deux associations, le MVCG Normandie et Défense du Souvenir Français, avaient répondu à l'appel des organisateurs, le VMRM (Véhicules Militaires et Reconstitution du Mantois). Le rassemblement s'est effectué parallèlement à la foire à la cerise, dans le centre du bourg les 22 et 23 mai derniers. Une cinquantaine de véhicules était garée sur la place du Général de Gaulle, de la moto au GMC. Passons en revue les principaux.

Ci-dessous.
En marge des véhicules militaires, il y avait aussi quelques voitures civiles, en particulier cette superbe Citroën 11 BL à traction avant de 1939. Celle-ci est équipée d'un porte-bagage, replié contre la roue de secours. Boudée par l'armée française, le modèle sera abondamment utilisée par les armées d'occupation.

Ci-dessus.
Le Dodge WC 12 est un modèle rare. Il fait partie des premières séries WC, produites en 1941, avant l'entrée en guerre des Etats-Unis. Le matricule est peint en bleu, conformément à la réglementation. Sur le capot, l'étoile blanche est assortie d'un réactif aux gaz nocifs, celui-ci virant au brun en cas d'exposition.

Ci-dessous.
Emblématique de la production de la marque bavaroise, la R 75 a connu aussi bien les sables du désert que le bocage normand. Cette 750 cm³ est toujours attelée à un side-car.

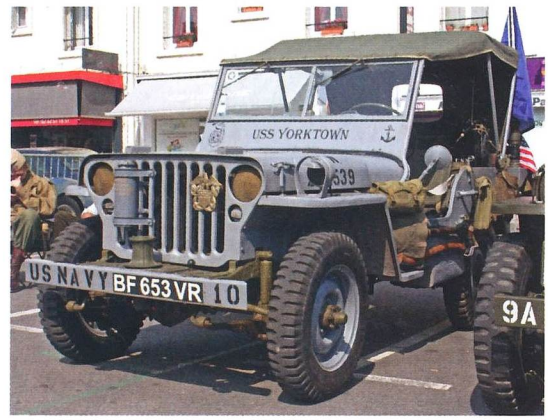
Ci-dessus.
Rarissime moto que cette Dürkopp M10 de 1939. Ce modèle, d'une cylindrée de 90 cm³, était affecté aux estafettes.

Par Alain AUBRAT

Ci-dessus.
La Harley Davidson WLA est la moto la plus commune de l'armée américaine. Elle a été construite à plus de 90 000 exemplaires.

Ci-dessus à gauche.
Reconnue pour son confort, le Dodge WC 54 n'a pas été employé que par les services sanitaires, même si ce fut et de loin le principal utilisateur de ce modèle. Celui-ci a été restauré aux couleurs de la police militaire.

Ci-dessus à droite.
L'augmentation du groupe d'infanterie, 8 à 12 soldats, a conduit à la création d'une version rallongée du « weapon carrier » WC 51. Ainsi, le nouveau 6x6, baptisé WC 62, voyait sa charge utile passer de 750 kg à 1500 kg. Celui-ci est équipé d'un haut-parleur, souvent utilisé pour inciter les soldats allemands à se rendre après le débarquement.



Ci-dessus.
Toutes les jeeps ne reçurent pas une peinture kaki. Celles de la Navy étaient bleu ciel. Celle-ci porte le nom d'un célèbre porte-avions, qui a participé avec succès à la bataille de Midway en juin 1942.

Ci-contre.
Cette jeep, surnommée « Adeline », est équipée de la towbar, le triangle qui permettait d'atteler trois jeeps ensemble pour tracter un canon. Dans les faits, le dispositif a été très peu utilisé.

Ci-contre.
Sûrement la plus belle jeep de ce rassemblement, avec un équipement très complet, notamment poste radio et mitrailleuse. Elle porte les marquages du premier escadron de combat du RBFM de la 2e DB.

Ci-contre.
Surnommé « la nouba », ce Dodge WC 52 porte une immatriculation de l'escadron hors rang du 1er RMSM (Régiment de Marche des Spahis Marocains) de la 2e Division Blindée.

Ci-dessous, de gauche à droite.
Le GMC a connu une multitude de versions dans sa configuration caisse atelier. Rien que dans l'armée américaine, elle a connu deux modèles, nommés ST 5 et ST 6, reconnaissable à la capacité d'être abaissé lors des convoyages maritimes pour le second.

Les Allemands ont mis en service pour leur compte des milliers de véhicules français, des véhicules reconditionnés ex-armée française. Dotée d'un camouflage trois tons, typique de la fin du conflit, cette Peugeot 202 a fière allure.

Parmi les matériels de l'US Army vendus aux civils, une jeep ayant reçu une cabine fermée artisanale (avec des portes avant de Citroën traction) et une caisse arrière.

70 ans d'aviation militaire à Florennes

Les 23 et 24 juin derniers, la Force Aérienne Belge organisait son meeting aérien annuel. Cette année c'est la base aérienne de Florennes (le 2e Wing Tactique) qui prenait en main les opérations. Ce choix n'est pas dû au hasard, car en effet cette année, l'aérodrome fêtait ses 70 ans d'existence.

Lors de la deuxième guerre mondiale, l'armée allemande fit le choix de cet endroit pour y créer une base après avoir constater qu'il existait une faille dans sa ligne de défense entre Laon en France et Saint Trond en Belgique, contre les vagues de bombardiers alliés venant détruirent les installations à caractère militaires et industrielles.

En 1942, c'est à l'organisation Todt que fut confiée la tâche de crée cette base. Elle mènera à bien rapidement cette mission avec une main d'oeuvre gratuite réquisitionnée sur place. Quelques mois plus tard, les premiers Messerschmitt BF 110F de chasse de nuit, atterriront à Florennes. La tâche des alliés dans ses bombardements de harcèlement et de destruction en est, dès lors, considérablement compliquée. Entre temps, le débarquement en Normandie a eu lieu et avec lui l'avance des alliés vers l'Est. La base de Florennes est alors renforcée d'une chasse de jour équipée de Focke-Wul190. Devant l'avance des alliés, la Luftwaffe abandonne rapidement ses installations trop exposées. La ville de Florennes est libérée le 3 septembre 1944 par la 1re DI US et le 11 septembre, le premier B-24 Libérator pose ses roues sur l'aérodrome. Il est suivi un peut plus tard par des P-38 des 370e et 474e Figher Group et enfin, par le 422e squadron de chasse de nuit avec ses «Black Widow». Le 16 décembre 1944, les allemands déclenchent la bataille des Ardennes, Florennes devient la base de départ de tous types d'avions envoyés pour appuyer les troupes américaines encerclés dans Bastogne. La 3e armée de Patton reçoit elle aussi ces appuis aériens pour stopper l'avance allemande. Le 8 mai 1945, après la reddition sans condition de l'Allemagne, la base est devenue obsolète, les américains abandonnent Florennes. Le bruit des moteurs d'avion cesse alors. C'est en 1947, que la base est reprise par la toute jeune Force Aérienne Belge qu'elle ne quittera plus. Pour marquer ce 70e anniversaire, le chef de corps du 2e Wing Tactique a voulut faire voler dans le ciel de Florennes le maximum des différents types d'avions ayant opéré au départ de cette base. Au sol, il a souhaité reconstituer une fresque historique retraçant cette période. Cette fresque réalisée par Les Compagnons du Souvenir des Alliés, avec de nombreux clubs belges et français permit de voir de nombreux displays où l'on pouvait rencontrer les différents belligérants de toutes unités ayant occupés le terrain. Une opération réussie, car ce sont près de 400 figurants et des dizaines de véhicules de tout type qui prirent possession de la zone historique avec des secteurs allemands et américains, équipés avec véhicules, matériels, armement et installations comme à l'époque. Le temps fut radieux en ce samedi, ce qui permit de très belles prestations. On ne pourra pas en dire autant du dimanche, le mauvais temps fit son apparition et tous les vols furent annulés. ■

En titre.
Tout à fait dans son contexte sur le terrain de Florennes, le GMC citerne essence de Bernard Soum d'Ardennes 44. *(Photo N. Conreur)*

Par Maurice ROBENS et Patrick SARRAZIN

Ci-dessous.
Une très rare Kübelwagen Kfz 2 typ 821 avec son équipement radio complet Torn.Fu.d2 appartenant à Paul Decker du Luxembourg. *(Photo N. Conreur)*

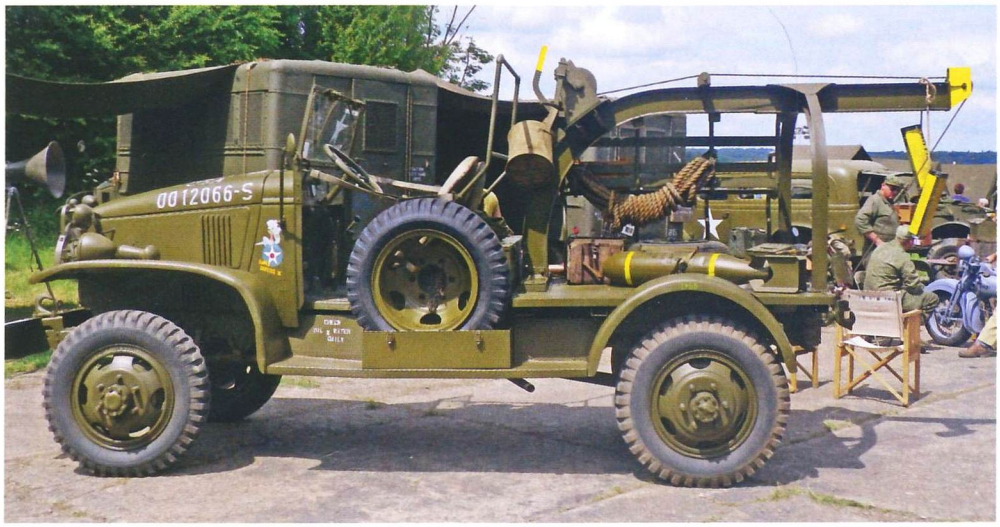
Ci-dessus.
En version allemande, le Citroën U23 de Sylvain Hénon de l'association Le Miroir. *(Photo N. Conreur)*

Ci-contre.
Half track M16 en position sur le bord de piste. *(Photo P. Malraux)*

Ci-dessus.
Première sortie pour le White 444T d'Eddy et Pierre attelé avec sa remorque essence. *(Photo P. Malvaux)*

Ci-dessus à droite.
Jeep « follow me » devant le camp de la 9e Air Force. *(Photo N. Conreur)*

Ci-contre.
Une tres belle restauration pour cet autre Chevrolet M6. *(Photo N. Conreur)*



Ci-dessous.
Un très bel ensemble que ce Chevrolet M6 attelé à deux remorques portes bombes. *(Photo P. Malvaux)*

Ci-dessous à droite.
Une petite partie du camp allemand avec en arrière plan, un hangar pour avions, un des derniers vestiges de l'occupation allemande. *(Photo N. Conreur)*

Le tracteur 4x4 4-5 Ton White 444-T

Nous retrouvons dans cet article la suite et la fin des aventures d'Eddy et Pierre parues dans les deux derniers numéros de TMV sur la restauration de leur White 444 T. L'aboutissement d'un rêve de plusieurs années et de centaines d'heures de travail qui prennent enfin forme…

Du rêve à la réalité (3e partie)

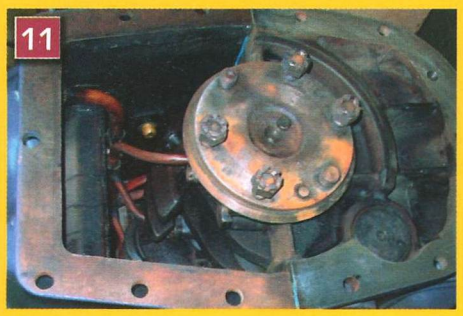
Dans le dernier numéro nous avons pu suivre l'évolution du remontage de cet engin exceptionnel qu'est le White. Nous avons vu les sept premiers mois d'un travail acharné pour sortir cette épave de sa « torpeur ». Le travail à faire est encore considérable, pourtant, Eddy et Pierre se fixent une échéance : le rassemblement de Celles au mois de juin 2011, un spécial « Tractor and Semi-trailers », un thème immanquable ! Il leur reste donc tout juste cinq mois pour finir et il reste deux grosses étapes : le moteur avec ses périphériques et la cabine. Fin janvier, les détails sur le châssis sont laissés en suspens. Ils seront faits plus tard lorsqu'ils seront certains de ne pas avoir de surprise ailleurs.

En titre.
Un an après sa restauration, nouvelle sortie a Celles en mai 2012.

Le moteur

Fin janvier, le moteur acquis l'année d'avant est ressorti. Le bas moteur a déjà été restauré. Un gros dépoussiérage s'impose, ainsi que, le nettoyage des pièces annexes avant la mise en peinture et le début du remontage des éléments. Le carter d'huile n'a pas encore été remonté définitivement et le moteur est stocké à l'envers sur deux petites cales de bois afin de ne pas écraser les soupapes ouvertes. Le carter n'est pas qu'une simple marmite mais, bien un récipient complexe qui abrite filtre, sonde de pression, emplacement de jauge, ...Après avoir tout nettoyé, il est posé sur une table pour travailler plus confortablement. Toutes les surfaces où viennent s'appliquer les joints sont poncées. Sur la face arrière la cloche du volant moteur est démontée, dégraissée et repeinte. Le volant moteur, est quant à lui prélever sur le moteur «déclassé» car c'est celui qui est en meilleur état. Meilleur état ne veut pas dire sorti d'usine et quelques traces «

Texte et photos :
Pierre MALRAUX, Eddy LOUIS, Patrick SARRAZIN



d'impatience » sont visibles sur la couronne. Les dents abîmées sont limées une à une pour que le démarreur puisse s'accoupler en douceur.

Plusieurs éléments du moteur présentent encore leur peinture d'origine qui est d'un gris foncé. Une recherche est faite avec un rallier pour déterminer la correspondance actuelle. Avant la mise en peinture, toutes les ouvertures du moteur sont provisoirement refermées pour protéger l'intérieur de la peinture soit par remontage des éléments soit par du papier cache. Du papier cache est également appliqué sur les parties qui doivent recevoir un joint. La peinture choisie est un RAL 7024 avec durcisseur qui se rapproche le plus des restes de couleur retrouvés.

Les culasses et les collecteurs ont été rectifiés afin d'être certain d'avoir une bonne étanchéité. La sortie du collecteur d'échappement a du être ressoudée car elle était cassée en deux endroits. Après séchage, le bloc moteur est refermé définitivement avec la pose des joints. Tous ont été remplacés par des neufs, prélevés d'une des pochettes achetées chez Beke.

Les éléments principaux et les moins accessibles sont remontés. La pompe à essence ne sera remontée qu'une fois le moteur en place sur le châssis car les sangles de levage passent à cet endroit.

Le compresseur

Le compresseur est prélevé sur le premier moteur. Bien qu'il soit recouvert d'une couche de plusieurs millimètres de crasse, il semble en bon état. Une inquiétude persiste, elle est due à la présence d'huile dans les bonbonnes d'air ce qui peut résulter d'un problème de segments. Il est nettoyé après l'avoir laissé tremper dans de l'essence pendant plusieurs jours pour décoller la crasse. Le filtre à air est démonté et nettoyé. Après les premiers tests, le compresseur s'avère parfaitement fonctionnel.

Le carburateur

Une nouvelle fois, la pièce à disposition s'avère défectueuse. Des pointeaux sont manquants. Le carburateur de l'épave du 8144 viendra jouer les roues de secours. C'est toujours le Zénith américain d'origine. Le carburateur est de type inversé, ce qui signifie qu'il est situé sous les collecteurs et non au-dessus comme c'est le cas pour la plupart des véhicules et que le mélange doit être envoyé vers le haut.

1 – Fin janvier, le châssis terminé en attente de l'ensemble moteur-boite de vitesse.

2 – Le bloc moteur fermé.

3 – Le bloc moteur retourné avec son carter enlevé. Il laisse apparaître la rampe de la pompe à huile.

4 – L'intérieur très complexe du carter d'huile et ses multiples logements.

5 – La pochette neuve de joints moteur sera trouvée chez Beke a Paris.

6 – Le moteur est peint.

7 – Les éléments des poulies et support moteur prêt à être peints.

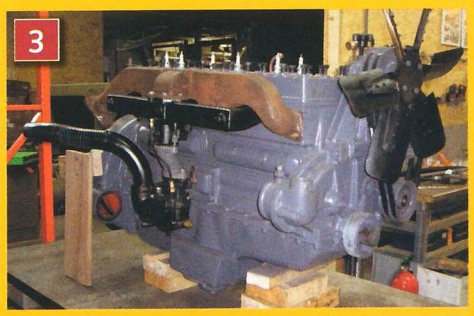
8 – Les collecteurs d'admission et d'échappement avec une des deux culasses rectifiés.

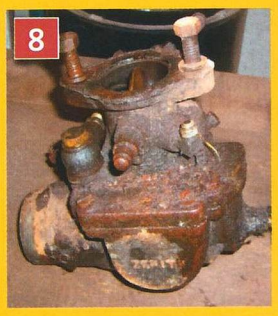
9 – Sur le dessus la crépine de la pompe à huile.

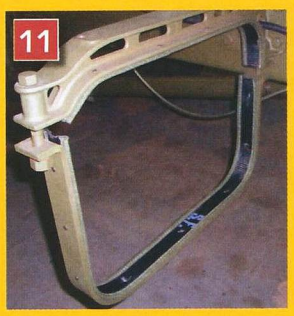
10 – Les deux joints de culasse en cuivre sont mis en place.

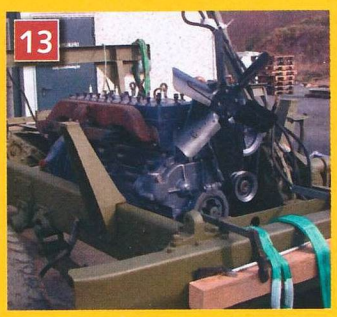
11 – L'avant du moteur avec le support du volant moteur est prêt a recevoir son carter avec les poulies.

12 – Le moteur peint une première fois à l'envers est maintenant remis à l'endroit.









Pour ne pas forcer sur les petits éléments lors du démontage, il est immergé dans un bain de pétrole pendant une semaine avant d'être dégraissé à l'essence. Le traitement se révèle efficace, tout s'est dégrippé et fonctionne à merveille, les pièces intérieures ont l'air en très bon état. Après remontage il est repeint en noir. Les premiers essais nous prouveront une fois encore que rien n'est définitivement acquis. Il ne fonctionne pas, un nouveau carburateur devra être acheté chez Jaap Rietveld.

Le réservoir

Il est décapé et repeint. Après des essais, une nouvelle crépine est confectionnée à côté de celle d'origine qui, poreuse peut causer des prises d'air dans l'aspiration du carburant. Les supports sont décapés et repeints. Ils sont regarnis d'une bande de nylon pour éviter le frottement direct contre l'acier du réservoir. Pour obtenir une bonne finition, une bande « web » repliée sur le bord de la bande nylon est cousue par un spécialiste. Le bourrelet ainsi obtenu permet de laisser une tolérance entre le rivet qui le maintien en place et le réservoir pour qu'il y ait pas de contact direct.

Le radiateur

Les trois radiateurs disponibles sont en piteux état, un est complètement hors service et la mise sous pression des deux autres révèle de véritables passoires. Un des deux cependant, ne présente pas de fuite au niveau des réservoirs en cuivre. Un nouveau nid d'abeille est commandé et mis en place par un atelier spécialisé. Le résultat est un radiateur refait pratiquement à neuf.

Le réveil de l'Hercules

21 mars. Une demi-journée est encore nécessaire pour préparer le moteur avec le serrage des culasses, la mise en place des fils de bougie, les raccords d'allumage, les câbles de batteries, l'installation provisoire du tableau de bord et les raccordements de certains manomètres. L'alimentation en essence via la pompe est aussi effectuée.

Pour le démarrage, il y a deux versions : une avec l'allumage réglé à l'envers et une, plus harmonieuse, avec l'allumage qui tourne dans le bon sens, à savoir dans le sens horaire. Quelques soucis sont décelés comme une fuite à un joint de la pompe à essence et mauvais fonctionnement de celle-ci. Une longue recherche permet de constater l'absence du levier poussoir qui

1 – Le moteur est prêt à recevoir les éléments périphériques, ici la tête de distribution.

2 – Vue sur le compresseur, le filtre à air et la tuyauterie en cuivre qui a retrouvé sa place.

3 – Le moteur côté avant droit avec les collecteurs et le carburateur inversé.

4 à 7 – Le reconditionnement du compresseur Bendix Westinghouse. Il est décrassé, démonté puis repeint.

8 – Le carburateur Zénith avant dégraissage. Une semaine de trempage dans du pétrole est nécessaire avant de le démonter.

9 – Le carburateur en cours de démontage, l'intérieur est en bon état, les pointeaux sont tous démontés et vérifiés.

10 – Le carburateur remonté a repris sa couleur noire originale découverte lors de son nettoyage.

11 – Les supports de réservoir garni de la bande de protection.

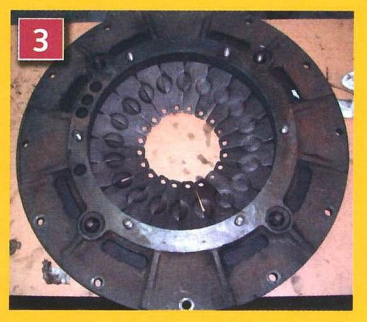
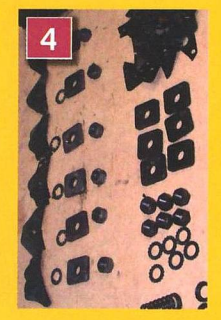
12 – Vue générale du châssis en cours de remontage.

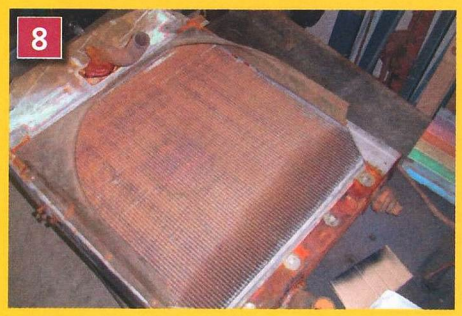
13 – Le moteur a retrouvé sa place dans le châssis, la place est comptée.

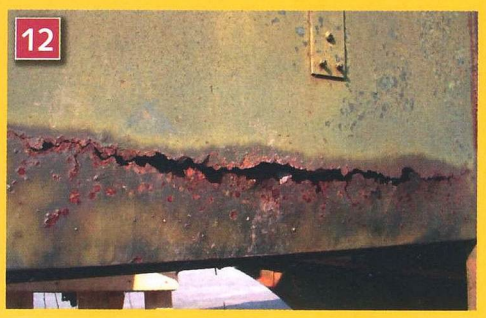
14 – La sellette retournée a reçu sa couche d'antirouille.

15 – Les pièces mobiles de la sellette après nettoyage et mise en apprêt.

16 – La sellette est déposée sur le châssis.





ce trouve dans le bloc. Il est prélevé sur l'autre moteur et glissé dans son logement. Il y a aussi une fuite au joint supérieur d'un des deux filtres à huile qui est remplacé et la fuite colmatée. Les essais sont satisfaisants et le moteur est glissé précautionneusement dans le châssis. C'est millimétré. Comme par habitude, cependant rien ne vas comme il se doit et les ennuis vont succédés pendant un an et demi avant de pouvoir dire qu'aujourd'hui, il est fiable.

L'embrayage

Le choix de l'embrayage se porte sur celui du dernier camion en circulation. Il est démonté et toutes les pièces de pression sont remplacées par celles d'un kit neuf pour être certain d'un bon fonctionnement. Le démontage nécessite une grande prudence vu l'incroyable pression exercée sur le ressort. Le choc de la libération est particulièrement violent, le plafond sans retrouve même maculé de produit

Il est souvent plus aisé de démonter que de remonter… le problème est de trouver le moyen de compresser de nouveau le ressort pour le remettre en place ! L'embrayage est composé de 20 clavettes qui maintiennent 20 petites billes d'appui entre deux disques, un vrai casse tête. Le remontage est réalisé avec une presse. Après de nombreux essais il est réassemblé. Six heures vont être nécessaire à deux pour réussir à clipser la clavette de maintien du ressort dans l'axe.

La sellette

La sellette en place sur le White est de marque Dayton à double basculement. Elle est en bon état général malgré un léger jeu de 4 mm. Elle est donc entièrement démontée. Les axes sont vérifiés, aucune trace d'usure ne sont décelées et aucun jeu dans leurs logements. Sa restauration sera relativement rapide, le plus difficile est de la dégraisser à fond avant la peinture. Le 30 mars, elle retrouve sa place sur le châssis.

La surprise de la semaine

Après l'embrayage, il est logique de vérifier si la boîte de vitesses est bonne pour le remontage. Là-encore, il y a un problème flagrant. L'axe de sortie de boîte a été allongé pour être utilisé avec le moteur diesel qui avait été adapté sur l'Autocar. Pour la remonter avec le moteur Hercules, il faut la recouper. Elle est finalement raccouplé au moteur le 12 mai.

1 – 30 mars. Il commence vraiment à reprendre forme avec le montage de la sellette.

2 – Le plateau d'embrayage avant démontage, on aperçoit le ressort comprimé par le manchon.

3 – Les 20 leviers de pression en place, une petite bille vient se loger dans chaque petit trou.

4 – L'ensemble des pièces de l'embrayage après démontage. Elles seront changées par un nouveau kit.

5 – L'ensemble positionné sur la presse pour comprimer le ressort.

6 – Tous les trucs sont bons pour remettre la toute petite clavette qui maintien l'ensemble dans son logement. De nombreuses tentatives et 6 heures de patience vont tout de même être nécessaires.

7 – Le moteur est remis en place dans le châssis.

8 – le radiateur équipé de son nouveau nid d'abeille avant mise en peinture.

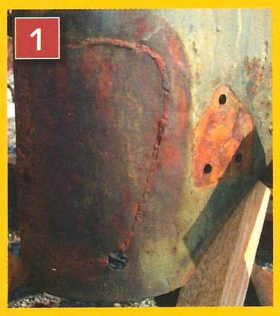
9 – Le radiateur maintenant neuf est mis en peinture.

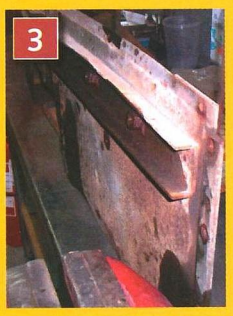
10 – Détail sur la queue de boite modifiée en haut et en dessous celle d'origine de la seconde boite non utilisée.

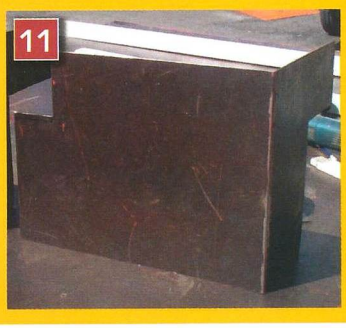
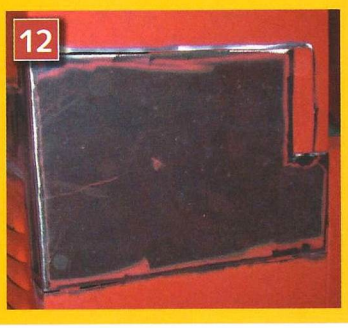
11 – La cabine remisée plusieurs mois à l'extérieur vient d'être débâchée.

12 – Le bas du tablier arrière est tout le long complètement rongé par la rouille à la jonction avec le plancher.

13 – Vu de l'intérieur, le tablier arrière est entièrement pourri et voilé.





La cabine

La cabine du White a le seul avantage de ne pas avoir été modifiée. En revanche, elle a été déformée et doit être redressée avec une presse hydraulique. Tous les points sensibles sont atteints par la rouille, notamment au raccord avec le plancher. Ce constat promet un beau travail de carrosserie.

Nous sommes le 1er mai, il reste juste 31 jours pour Celles, il est presque impossible de tout faire, pourtant le challenge est là ! Le démontage continu, les accessoires déjà démontés ont pour une bonne part déjà étaient traités. Elle est sablée par un sablage complet au quartz, beaucoup plus doux que le microbillage effectué actuellement dans les entreprises spécialisées. Le sablage met en évidence d'autres points faibles. En fait, à chaque endroit où la tôle est doublée ou colée à l'armature, la rouille s'est accumulée. Le tablier arrière, rongé par la rouille est également voilé, il est entièrement remplacé. Les flancs sont découpés ainsi que les arrêtes de la cabine afin de faire tomber la rouille accumulée entre les longerons et la carrosserie. Une première couche d'antirouille est appliquée. Toutes les tôles découpées sont reproduites dans une nouvelle, ajustées, pointées et soudées. Un grand jeu de patience car la tôle d'origine est amincie par la rouille et se troue facilement sous la chaleur... Toutes les soudures sont ensuite meulées et les bosses mastiquées une première fois avec un enduit à base de fibres de polyester avant d'être poncées. Un deuxième passage est réalisé avec un mastique de finition. Une fois le mastique poncé, un surfacer de carrosserie est appliquée avant une première couche de kaki

En même temps, les pièces sont rassemblées pour le remontage de la cabine. Tous les éléments sont assemblés à blanc sans serrage ce qui permet de les placer dans le bon ordre et de retrouver toute la visserie. Il y a deux joints en web dans l'ensemble pare-brise et un à la jointure de chaque aile qui doivent être refaits. Ils sont fabriqués en les pliant autour d'une corde.

Le 8 mai. Tout le plancher est remonté ainsi que les sièges, les parties fixes du tunnel moteur, les supports de ring, les poignées, les supports d'arceau, les supports de phare... La calandre est réassemblée et les ailes fixées. Le web qui entoure le radiateur est également remplacé.

1 – La réparation typique des camions équipés des manilles de levage via lesquelles on tracte également, au freinage, les manilles se retournent et la barre défonce la carrosserie.

2 – La cabine en cours de découpage.

3 – Le tablier avant était complètement tordu, il sera redressé à la presse.

4 – Le tablier arrière entièrement rongé par la rouille a été découpé.

5 – Les éléments de la cabine sont préparés pour leur peinture.

6 – La cabine découpée est maintenant sablée.

7 – Le sablage a fait apparaître d'autres points faibles qui doivent également réparés.

8 – La cabine a reçu sa couche d'antirouille.

9 – Le nouveau panneau arrière est prêt à être soudé.

10 – Les réparations à l'avant gauche pendant leurs ponçages.

11 à 13 – Les tôles rongées par la rouille sont découpées et dupliquées. Elles sont ensuite positionnées et pointées. Apres soudure complète elles sont apprêtés et les soudures poncées.

14 – Les imperfections sont mastiquées.

Le 16 mai, la cabine avec ses accessoires, excepté les porte-fusils, est remontée. Elle est de nouveau poncée et repeinte d'une nouvelle couche de kaki. Elle est prête à reprendre sa place sur le châssis.

La dernière ligne droite

Le 20 mai, les premiers essais mécaniques sont réalisés avec un bilan satisfaisant. Les premiers tours de roues sont effectués et les vitesses passent sans craquer. Il n'y a plus de fuite aux joints de culasse, la température monte correctement, la pression d'huile aussi. La pression d'air en revanche n'arrive pas au 90-95 prescrit. Il y a une fuite à la valve de répartition qui est située à l'arrière du châssis. C'est la seule pièce qui n'a pas été démontée ! Elle est remplie de crasses et le petit ressort est complètement rongé par la rouille. Une fois remontée, tout fonctionne à nouveau correctement. Il faut deux jours pour venir à bout du problème d'air, régler les freins et achever l'électricité de la cabine.

Nous sommes le 25 mai, il reste 9 jours. La restauration du plancher en bois au dessus de châssis et du réservoir est commencée. Quelques éléments supplémentaires sont préparés, dont notamment, les cuirs de plancher aux passages des leviers et les câbles de batteries.

J-8. Le plancher est peint en kaki, les sillent blocs du radiateur doivent être démontés pour être positionnés différemment. Le pot d'échappement est également démonté pour en refaire l'étanchéité et les barres de commande de la boite de transfert doivent être refabriquées.

J-7. Les planchers sont mis en place. Seul, les deux longerons principaux sont ceux d'origine et les seuls qui ont pu être conservés, tous le reste a était refais en neuf. Le reste de la journée est de nouveau consacré aux réglages du moteur.

J-6 et J-5. Les problèmes du moteur continus, deux jours sont de nouveaux consacrés aux réglages du moteur et aux recherches des pannes. Les soupapes n'ont pas été calées par le restaurateur et se sont dérèglées au fur et à mesure ! Enfin tout a l'air de fonctionner normalement.

J-4. La cabine est équipée des isolants thermiques de plancher et est enfin reposée sur le châssis. Il reste encore à connecter les faisceaux électriques aux boîtiers et les tirettes « choke » et de « throttle ».

J-2. Des problèmes électriques sont constatés. Ils sont dus à une mauvaise masse et sont rapi-

1 – Une couche de surfacer est appliquée.

2 – Les ailes et la calandre ont retrouvé leur arrogance typique du tracteur.

3 – 12 mai. La boite de vitesses est remise en place.

4 – Après une première couche de kaki, les éléments sont assemblés. La cabine reprend forme.

5 – 20 mai. Premiers essais mécaniques.

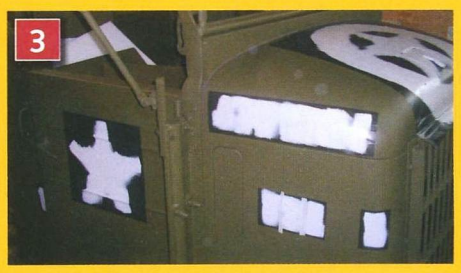
6 – Le tableau de bord avec les faisceaux en cours de raccordement.

7 – Les éléments de plancher sont refaits.

8 – Les différentes pièces de cuirs incorporés dans le plancher en cours de découpe.

9 – Les éléments du plancher peint en kaki avant leur assemblage.

10 – Le 29 mai la cabine est enfin remise en place.



dement résolus. Quelques fuites d'huile qui sont constatées sont réparées. Les feux et les phares sont remontés ainsi que les arrêts de porte. Le plancher passager est calfeutré et remis en place, cachant le bornier électrique. Le levier de changement de vitesse doit être démonté car la courbure, qui a était modifiée, ne permet pas de passer les vitesses « arrière » de la boite.

J-1. De nouveau quelques petites finitions sont effectuées mais surtout, il reste la réalisation des marquages. Ils sont réalisés sur base d'une photo d'époque.

Jour J, jeudi 2 juin. La manifestation commence, il faut encore finir les sièges, remonter le parebrise mais, il reste encore à faire la trappe d'accès au moteur qui située sous les pieds du chauffeur. Elle doit encore peinte en antirouille et en kaki. L'arceau de cabine doit être redressé et poncer. Le démarreur au pied qui ne donne pas le voltage souhaité au démarrage (le camion est alimenté par deux batteries de 6v qui ne sont couplées que pour le démarrage en 12 v) est démonté, vérifié et remonter.

J+1. La nuit a était courte et très tôt le matin le support de colonne de direction et tous les planchers qui ont été retirés pour travailler sur le moteur sont remontés. Dans le même temps, l'installation des essuies glace et des derniers éléments sont effectués.

12h15, départ pour la première sortie à Celles, spéciale « Tractors and Semi-trailers ». La route sera de courte durée car quelques cinq kilomètres plus loin ce sera la panne, problèmes d'alimentation ! Apres un changement de pompe à essence et de nombreux essais il ne voudra rien savoir. Ce sera sur remorque qu'il rejoindra Celles le soir, mais le challenge est réalisé. De nombreux réglages sont de nouveau effectués tout le week-end et ce n'est que le dimanche qu'il fait une petite ballade accompagné d'autres tracteurs.

Conclusions

Ce rêve de jeunesse c'est finalement concrétisé. Quelques 12 mois et des centaines d'heure ont étaient nécessaires pour arriver à une telle restauration. Ont ne peux que félicités les auteurs de cet admirable travail. Pourtant, les péripéties ne font que commencer, puisqu'ils leurs faudra plus d'un an pour trouver tous les problèmes du moteur qui surviendrons et les régler définitivement. ■

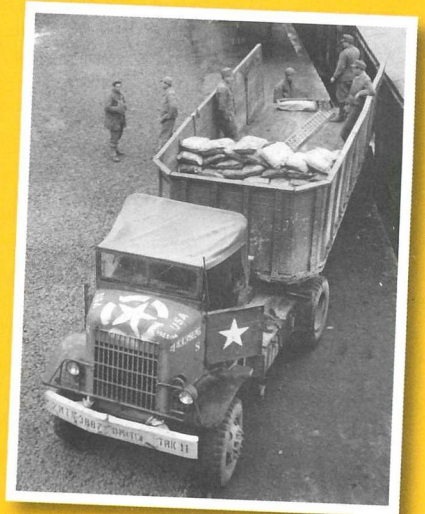
1 – L'arrière est terminé, les plancher sur le châssis et sur le réservoir sont en place.

2 – Détail sur le tableau de bord terminé.

4 – Les marquages sont appliqués.

5 – Vendredi 3 juin 2011, enfin prêt à quitter l'ombre du hangar.

Ci-dessous.
Un tracteur Autocar 7144 ou White 444 attelé à une semi-remorque 10Ton est photographié à Verdun, lors de son déchargement au 62nd Quartermaster Base Dépôt. *(NARA)*



LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

VENTES-ÉCHANGES

RENOV'
POMPES A EAU
Réparation de tous types de pompes à eau moteurs
Pompes à eau de mer, pompes à turbine, ...
Contact :
Tél./ Fax : 03.23.82.77.94 Portable : 06.22.82.79.62
E-mail : david.anseeuw@sfr.fr
2 chemin de la carrière Sylvain - la poterie - 02210 Coincy

VÉHICULES

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us complet, pneus military, jantes de combat, sellerie et capote toile us, lot de bord, compteur us, porte fusil, panier arrière, ... Superbe état, a voir! 17 900 € Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr

● V. FORD GP 1941 du 25/09/1941, S/N 15246. 100% complète avec pièces Ford d'origine, en très bel état de conservation, vendue dans l'état à remettre en route. Pneu military Firestone neufs, Sellerie neuve. 29 000 € . Tél.: 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Willys mb slat grill, n°115864, 6 volts, moteur willys w1, restauration complète aux usa en 2009, sellerie us beachwood, pneus military, lot de bord complet, nombreuses pièces d'origine, ... Très bel état général, modèle rare. 27 900 €. Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Hotchkiss m201, 24 volts, marquages us sur demande, pneus military neufs, sellerie et capote toile us neuves, lot de bord, révision complète effectuée, ... Superbe état. 14 900 € Tél. : 01.30.05.04.11.info@indiancars.fr.

● V. Dodge WC 54 ambulance. Réf. : VO12504. Très bon véhicule, état de marche. Carrosserie très correcte, pas de rouille. Mécanique ok. Pas de mauvaise restauration préalable. Pneus military TBE. CG normale. Complète : outils , 2 brancards. 13 500 €. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. GMC 352 CCKW 352. Réf. : VO12503. Très beau et rare GMC, châssis court. Etat carrosserie très bon. Mécanique OK, freins à revoir. Pneus military TBE. Moteur tourne bien. pas de restauration a prévoir. Complet mais sans bâche. CG collection. 11 500 €. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. jeep hotchkiss m201 reconditionnée mécanique et carrosserie sellerie bâche freins pneus neufs part par la route. Prix : 14 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Dodge wc 52 très bonne état peut prendre la route sans problème cg collection caisse bois neuf capotage complet neuf couleur navy photo sur demande. Prix : 8 000€. killroy91@hotmail.fr

● V. Jeep MB 1943 complète et entièrement d'origine. Second Moteur MB proche du numéro de série avec le véhicule. N'hésitez pas à me contacter pour plus d'info. La Jeep se trouve aux USA donc compté environ $1,500 pour le port. Cette Jeep fonctionne parfaitement et peut être classée dans la section des «Unrestored» donc rare. Tél. : 00.1.60.99.02.23.58. Prix : 13 000€. Mickael.rabilloud@gmail.com

● V.Restored 1944 Converto Jeep Trailer Airborne. Prix : 3 200€. gpwlcww2@yahoo.com

● V.lot une remorque 1/4T, essieu manchonné, amortisseurs boulonnés, timon droit, jantes de combat, présence de deux plaques dont une pour une révision en 55, présence de la soupape de vidange, présence de l›interrupteur de BO, présence des deux chaines avec crochets surement pas d›origine US, arrière ouvert, plancher et cotés

Tractez en sécurité
100 4x4 à choisir
Chez 4x4 Edouin
à votre service à Bernay 27300
depuis 1977
Vues du stock :
www.4x4edouin.com
02 32 46 23 59
ACHETONS 4X4

surement d›origine façon dentelle, manque feux, béquille et poignée de frein à main, pneus craquelés , présence de renforts extérieurs de chaque côtés, part par la route sans problème. A voir sur rdv en 95, livraisons possible en semaine départements limitrophes moyennant 100€ de plus. Photos sur simple demande. Prix : 550€. kvot@aol.com

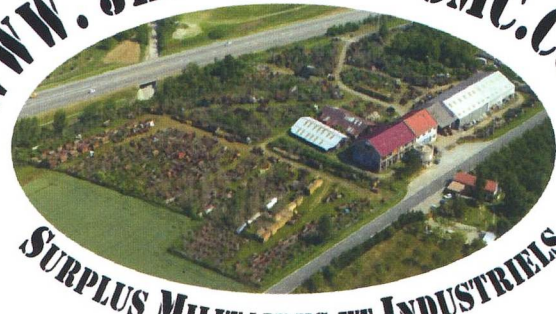
● V. jeep hotchkiss m201 24v état d origine ex armée française parfait état de marche très saine papiers ok. Prix : 12 500 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Jeep hotchkiss m201 24v état d origine ex armée française parfait état de marche très saine papiers ok. Prix : 9900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

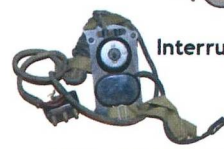
● V. Weasel m29c rare parfait état de marche papiers ok bonnes chenilles us. Prix : 16 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

Réducteur de char
SHERMAN 1000€ HT

WWW.JEEP-DODGE-GMC.COM


SURPLUS MILITAIRES ET INDUSTRIELS

Bloc moteur pour
SHERMAN 400€ HT


Interrupteur de radio
15€ HT

SMI D1092-La Gare
38840 - La Sône
E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com
Tél:+33 (0) 476 644 356
Fax: +33 (0) 476 644 455

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

GARAGE G.M.C

Vente pièces détachées
JEEP – DODGE – GMC

114, rue Jean Jaurès 62230 OUTREAU - Tél. : 03.21.33.92.16
E – mail : garagegmc@sfr.fr - www.garage-gmc.com

● V. Jeep hotchkiss 106 sr restaurée mécanique et carrosserie complète d origine moteur neuf. Prix : 15 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Indian 741 belle restauration parfait état de marche complète compteur d origine pneus neufs. Prix : 14 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Half track white m3 parfait état mécanique et carrosserie sellerie bâche freins pneus chenilles neuves. Prix : 42 000 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. remorque WILLYS 1/4 T restaurée en très bon état, avec arceau et ridelle AR d›origine. Elle peut se démonter en 5 s. (photos supplémentaires sur demande). Visible sur Apt (Vaucluse). Tél. : 06.33.81.27.70. Prix : 800€. nioukie@gmail.com

● V. Peugeot p4 4x4 diesel ex armée française bon état carrosserie complète d origine mécanique révisée papiers ok. Prix : 9900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Peugeot p4 4x4 diesel ex armée française bon état carrosserie complète d origine mécanique révisée papiers ok. Prix : 9900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● Donne Morris Commercial C8, épave. Pour pièces mécanique. Complète. 4 x4, moteur 4 cylindres. GRATUIT. A enlever avant ferraillage. Tél. : 02.37.64.54.79. ou 06.03.81.31.37.

● V. Jeep de mon fils, M 201 Hotchkiss 1963, très bon état, CT à jour vierge, CGC, bâche et sièges en toile, portes et coté, antenne, extincteur, roule toute distance. Photos sur demande avec votre mail et tél. fixe. Prix : 14 000€. roulemapoule14@aol.com

● V. Jeep M 201 de 1962, avec bâche, lot de bord B.E. Dort au garage. Tél. : 06.52.98.26.77. Prix : 9000€. cruaultp@yahoo.fr

● V. Jeep Hotchkiss m201 1962 24 volts (CG collection), bon état, peut partir par la route pour toutes destinations. maitre-cylindre 1 an ainsi que contacteur feux stop, radiateur neuf, cylindre de freins récents, pneus military 1 an, batteries 6 mois, ne consomme pas d›huile, sièges en toile, joint entre BV et transfert changé, clé démontage moyeu, bobine 24 volts de rechange, ampoules 24 volts diverses. Photos sur demande. Tél. : 06.70.22.87.37. Prix : 12 000€. marche.gerard@wanadoo.fr

● V. Jeep M201 de 1962. Bon état général. Avec lot de bord (porte-fusil, extincteur, décontamineur). BV et BT changé en 2008. Visible dans le 77. VL dort dans garage, suivi par garagiste. Tél. : 06.52.98.26.77. Prix : 9 000€. cruaultp@yahoo.fr

● V. Belle Willys en très bon état. Photos sur demande 00.032.804.488.16 Prix : 12 200€. cocobe@skynet.be

● V. Ward Lafrance 1000 S5 de 1942. Tél. : 06.83.60.52.15. Prix : 6000€. christelle.titouan@hotmail.fr

● V. belle hotckiss m201 24 v Strictement d›origine, elle est de 63 Parfait état mécanique, elle est de couleur sable. Tél. : 06.04.59.82.35. Prix : 7 500€. gcaullireau@gmail.com

● V. remorque US porte bombe de marque SAGINAW en bon état photo sur demande par mail : mickael_herry@hotmail.fr

● V. Jeep en très bon état avec carte grise autre photo sur demande. Tél. : 00.032.475.80.26. Prix : 10000€. rudi-goossens@skynet.be

● V. jeep hotchkiss m201 reconditionnée mécanique et carrosserie sellerie bâche freins pneus neufs part par la route. Prix : 14 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. half-track M2 modifié par l›armée de l›air pour la garde d›aérodrome époque Indochine, 48 exemplaires modifiés, un autre similaire est visible à Saumur, blindage arrière présent avec panneau rabattable à restaurer (découpes chalumeau), carte grise normale ensemble à restaurer, photos sur demande. Tél. : 05.61.95.03.02. Prix : 16 000€. clovis31@hotmail.fr

● V. Jeep Willys MB complètement restaurée depuis le châssis, 20km depuis, restauration de haut niveau. Tél. : 00.32.(0)498.752.124. Photos sur demande. Tél. : 00.32.(0) 498.752.12. Prix : 18 000€. leruthalbert@yahoo.fr

● V. one NOS «F» brake bleeder wrench GPW-17030 Prix : 765€. gpwlcww2@yahoo.com

● V. tank amx 13 complet. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. remorque US WW2 m10 pour être tractée derrière Sherman, half-track, Ford m8, GMC, en tbe, prix négociable demande de photo par mail Tél. : 06.66.27.81.40. Prix : 2000€. leboss1204@hotmail.fr

● V. jeep hotchkiss m201 reconditionnée mécanique et carrosserie sellerie bâche freins pneus neufs part par la route. Prix : 14 900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. très belle Jeep M201 1961 12v carte grise collection. Entièrement rénovée carrosserie (dépose caisse, sablage) Très bonne mécanique 4 pneus millitary neuf Electricité refait à neuf Vidange, graissage. Photos en cours de travaux sur demande. Tél. : 06.87.70.57.16. Prix : 13 000€. patrick.rossat@orange.fr

● V. Peugeot p4 4x4 diesel ex armée française bon état carrosserie complète d origine mécanique révisée papiers ok. Prix : 9900 €. Tél. : 06.81.01.44.92.

● V. Jeep Ford a restaurer nombreuse pièces Ford avec carte grise. Tél. : 06.51.42.63.89. Prix : 5 500€. philippe.brovarone@wanadoo.fr

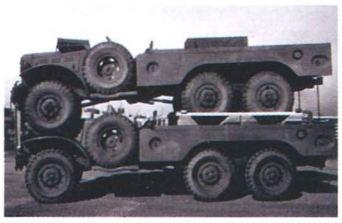
● V. Dodge WC 52 12 volts bon état mécanique et carrosserie. Très bon véhicule pour chasses ou autres. Bonne base pour restauration. Concours vendu dans l'état avec CT et CG + attestation FFVE. Réf. : VO 443. 7 500 €. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. JEEP Hotchkiss -Willys type M201 DE 1963, 4 places, 24 volts. 15 000 km d'origine !!! Il s'agit de l'une des dernières sorties des

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

domaines, et qui était en stock de mobilisation ! En excellent état, part toutes distances. Dynamo neuve, réservoir d'essence neuf, bâche complète (avec panneaux latéraux et portes, ces dernières n'ont jamais été montées). Complète avec porte-fusil, pelle-hache, extincteur, kit de décontamination, affût pour AA52, arceaux de sécurité militaires (montés dans les années 1980, se démontent facilement), et trois ceintures de sécurité (deux avant, une arrière centrale), jerrycan, seau d'eau en toile, housse de pare-brise en toile (fabrication française, NOS), tapis anti-souffle, vase d'expansion militaire sur calandre. Une CB est montée sur l'aile arrière droite, masquée dans une boite d'alimentation radio militaire. En sus : notice complète d'entretien, plan de graissage, kit bobine bougies jeu de rupteurs, 4 pneus TRT neufs, housse US en toile du porte fusil, Je l'ai gardée sous sa livrée militaire française (voir photos). Visible sur région de Marseille (Bouches-du-Rhône) Autres photos sur demande ! CT OK. Tél. : 06.86.55.64.35. Prix : 13 500€. jipece13@hotmail.fr

● V. Caisse neuve de DODGE 6x6 fabrication parfaite et exclusive JEEP SUD EST. Reproduction fidèle du type métal standard. Livré en antirouille rouge brun us, sur réservation. Infos sur: www.jeepsudest.com



● V. rare Chevrolet pick up type ½ ton 4x2 de 1941. Restauré avec documents. Renseignements: a.witmeur@skynet.be Tél. : 00 32.475.77.47.68.

● V. Jeep Willys, la plaque du châssis n›existe plus, il ne reste que les rivets. Elle a été refrappée par l›armée Française. La carte grise indique 1948, classique quand la date d›origine est inconnue. Le pont AR est neuf, le pont AV a été descendu, révisé il y a 3 mois. Le radiateur a été entièrement démonté et nettoyé par une Sté spécialisée. Les freins et cylindres ont été changés il y a 2,5 ans. Moteur révisé, soupapes rodées, entièrement nettoyé il y a 2,5 ans. La Jeep roule toute distance, elle est très fiable, 3500 kms/an sans aucun pb. Entretien de l›ensemble du véhicule régulier. Carrosserie sans rouille. Elle est en 12V. 1 jante de combat, et, 4 Françaises. Elle est aux couleurs de la 2ème DB. Changement sans pb. Photos et infos sur demande. Tél. : 06.86.52.88.40. Prix : 13 500€. jmicklean@gmail.com

● V. Dodge WC 51 12 volts ex pompier. Très rare Dodge dans son état d'origine avec ses plaques à restaurer pour passionné. Moteur tournant, freins à revoir, mais bon état général carrosserie très bon état, pas de corrosion. CG collection. Vendu dans l'état sans CT. Réf. : VO474. 6 900 €. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. Jeep Hotchkiss M201 12 volts de 1958. Très rare jeep ex armée française 12 volts d'origine jamais transformée. Très bon état de marche, carrosserie correcte, CT Ok. Réf. : VO418. 12 500 € dans l'état. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. remorque US bonne base a finir de restaurer a prendre dans l'état anneau droit Tél. : 06.85.12.59.66. Prix : 500€. patrick-oursaire@orange.fr

● V. JEEP Ford « early » GPW 49203 de juillet 1942, plaquettes ID laiton originales. Véhicule d'origine (pas une caisse repro.) avec «Script « Ford et nombreux F. Carte grise, livraison possible. Prix 19 500 €. Renseignements : a.witmeur@skynet.be Tél. : 00 32.475.77.47.68.

● V. Jeep Hotchkiss M201 24 volts de 1960. Bon état général, complète, roulante. Deux prix possible : Vente dans l'état sans révision ni travaux et sans CT : 10 500 € ou vente avec révision effectuée + travaux et CT : 12 500 €. Très bonne voiture pour balades et divers. Réf. : VO437. Visible site Jeepest Chateaudun (28). Tél. : 02.37.44.19.40.

● V. Jeep Ford num série 195059 12 volts ex pompier caisse Hotchkiss prévoir travaux de carrosserie moteur tournant à repasser au contrôles Tél. : 06.19.73.20. 51. Prix : 12 000€. rom4528@hotmail.fr

OFFRE SPECIALE

LA RUBRIQUE PETITES ANNONCES

Vous recherchez des pièces de rechange ou de la documentation technique, vous souhaitez vendre un véhicule ou nouer des contacts avec d'autres passionnés de votre région, cette rubrique est là pour vous y aider. Il vous suffit simplement de retourner le coupon ci-dessous avec votre règlement (voir tarif) et d'éventuelles photos.

FORMULE 1

Une PA texte sans photo dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

GRATUIT

FORMULE 2

Une PA texte avec photo couleur dans les annonces classées Offre réservée exclusivement aux particuliers.

6,50 €

PETITES ANNONCES PROFESSIONNELS

La rubrique Petites Annonces est également ouverte aux professionnels sous forme de modules encadrés. Pour tous renseignements et tarifs, contacter Séverine Piffret :

- par téléphone au 01 40 21 17 99
- par fax au 01 47 00 51 11
- par mail s.piffret@histecoll.com

PETITE ANNONCE

réservée aux PARTICULIERS

TMV007

V. OU R.

Choisissez votre rubrique :

❑ Véhicules ❑ Pièces détachées ❑ Documentation

Préciser V. (pour Vends) ou R. (pour Recherche) au début de votre annonce.

Gratuit sans photo
6,50 € avec photo

à adresser avec votre règlement à :
Histoire & Collections
5 avenue de la République
75541 PARIS cedex 11

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

POUR RESERVER VOTRE

ESPACE PUBLICITAIRE

N'HESITEZ PAS À CONTACTER :

Séverine

Tél. : 01 40 21 17 99

E-MAIL : s.piffret@histecoll.com

5, avenue de la République
75 541 Paris Cedex 11

● V. très belle Jeep Hotchkiss M201 24V couleur sable restaurée en 2005. Carrosserie et mécanique impeccable nombreuses pièces neuves, lot bord complet, céder avec nb pièces (jeu pneu kleber AF, allumeur, carbu solex; armature siège, câble allumeur, bougie,.....) Parcours TT distances. Prix : 10 000€. radielec@gmail.com

PIÈCES DÉTACHÉES

● V. Pneu Military Ward la France 11.00x20. 190 € HT. Tél. : 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. un extincteur pour Jeep US ou GB. Il est dans son jus avec sa plaque d'origine, fabriqué a Londres en 1938.Prévoir frais de port. Photos disponible. Tél. : 06.62.55.62.42. Prix : 60 €. kersaintd622@yahoo.fr

● V. pour JEEP WILLYS MB ensemble neuf et complet / repro. de qualité comprenant la caisse de Jeep, 2 garde boue, pare-brise, capot et calandre. Le lot indissociable 2 500 €, stock limité. Livraison possible, renseignements : a.witmeur@skynet.be

● V. Collecteur admission échappement NOS Ford M8, M20. 480 € HT. Tél. : 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. petite sirène très puissante, corps plastique, ne craint donc pas la rouille , 12 volts , son comme les pompiers /ambulances US , facile a positionner dans un compartiment moteur , petit prix colissimo inclus. Prix : 65 €. Jeepek@aol.com

● V. Clé 2" 3/8 Marque Herbran, made in USA. 110 € HT. Tél.: 04.76.64.43.56. E-mail : contact@jeep-dodge-gmc.com. Site : www.jeep-dodge-gmc.com

● V. collecteur d'admission Willys slatgrill a remettre en état mais d'origine 150 € compteur Willys de 42 très bon état pas de restauration a prévoir très belle pièce 200 € coque de feux arrière CB d'origine 30 € paire d'yeux de chat CB d'origine 60 € colonne de direction complète Willys d'origine 120 € un support de batterie Willys slatgrill nos rare 200 €. Prix plus port en supplément. Tél.: 06.86.47.19.04. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● V. ampèremètres neuf pour véhicules us Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 25 €. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Jantes Jeep V. 2 jantes de Jeep CJ Bon État. 100 pour les deux à débattre. Prix : 100 €. webmaster@milJeep.com

● V. un feu arrière droit pour Jeep ou remorque de marque Arrow avec ses deux cartouches en 6v. Prix : 70€. franitch.jean.pierre@free.fr

● V. pare-brise intérieur avec sa charnière. (La partie supérieure du cadre intérieur) Il y a un du travail dessus.(Soudure) mais c'est un original et pas une repro. N'hésitez pas à me contacter pour plus d›info. jackcpe@skynet.be

● V. des jerrycans US de 42 et 43, bouchon à vis, certains repeints d›autres pas, dans leur jus, photos sur demande, prix pour une pièce, pas d›expédition. Prix : 35 €. kvot@aol.com

● V. pour signalisation de véhicules feux flash stroboscopique 22 leds 12 V blanc/bleu, rouge/bleu, blanc rouge ou bleu avec centrale clignotante 3 modes, dimensions 10 x 4.3 x 2.4 cm. 35 € la paire. Disponible aussi modèles à 48 leds. Renseignements : psrrzn@aol.com ou 0624 930 851.

● V. un radiateur de chauffage de Jeep avec ventilateur 12 volts incorporés se fixe entre les deux sièges avant photos sur demande. Tél. : 06.04.46.19.63. Prix : 80 €. laJeepdu91@yahoo.fr

● V. marchepieds GMC neuf sortie de caisse gauche. Tél. : 05.53.31.14.26. Prix : 40 €. p.mureau@orange.fr

● V. Volant Sheller early GPW. Prix : 125 €. slatgrill41@gmail.com

● V. GPW grille F marquée. Prix : 200 €. slatgrill41@gmail.com

● V. très belle sirène civile 12 volts, anciennement de bateau, monte et descend dans les tours doucement, a positionner dans le compartiment moteur, photos sur demande, prix colissimo compris . Prix : 185 €. kvot@aol.com

● V. colonne direction complète wof. Prix : 80 €. Renvoie direction wof. Prix : 20 €. Crochet remorquage wof. Prix : 30 €. Boite transfert wof. Prix : 80 €. Collecteur admission us + collecteur échappement. Prix : 200 €. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● V. 4 bielles d'occasion pour Jeep Willys ou Ford marquées avec le F de FORD, prix : 50 € pièces ou 180 € les 4. prévoir les frais d'envoi en plus. Tél. : 06.63.68.11.40. roseline.rabatel@orange.fr

● V. coffret douilles poids lourd cote US série mammouth neuve de stock Farmoute USA rallonges, cliquet, Coffret US neuf. Tél. : 05.53.31.14.26. Prix : 500 €. p.mureau@orange.fr

● V. moteurs essuie-glace TRICO. Originaux US pas de copie pour Jeep et Dodge. Photo sur demande. Prévoir frais d'envoi en plus. 100 € pièce. Tél. : 06.63.68.11.40. roseline.rabatel@orange.fr

● V. 1OO% US WWII: affut anti aérien M63, complet, avec tous ses accessoires, quasi neuf de stock, avec sa plaque D'ORIGINE. Visible près de Strasbourg. Envoi possible mais uniquement par transporteur (poids 65 kg). Prix : 650 € hors port. arraco67@gmail.com

● V. ampèremètre Jeep 24volts et interrupteur clignotant neuf. Prix 80 € le tout. Possibilité d'envoi. Tél. : 05.56.21.10.35. fumagalli.daniel@gmail.com

● V. Douille moyeu NOS Willys. Photos sur demande, marqué : WO-A-692, prix : 80 € + port. slatgrill@telenet.be

● V. radiateur de Jeep 12 volt photos sur demande. Tél. : 06.04.46.19.63. Prix : 80 €. laJeepdu91@yahoo.fr

● V. Pièces Jeep Ford - Œillets de sangle : 50€ la paire - Démarreur GPW : 200€ - Ventilateur "SC" NÂ°113148 frappé : 60€ - Bouchon réservoir Ford 1er mle : 25€ - Tube air sur culasse : 60€ - Pipe eau sur culasse : 20€ - Lampe BO AR Ford

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

NOS : 15€ - Repose pied : 25€ pièce Support colonne direction : 15€ - Cata KD Lamp Cincinnati Ohio: 20€ pièce - Tirettes US capot/aile : 20€ pièce - Couvercle de prise US: 20€ - Plaque maitre-cylindre : 25€ Lampe BO AR Willys NOS : 10€ - Pitman Willys : 25€ jmicklean@gmail.com

● V. kit caisse ar dodge 6x6 exclusif jeep sud est : 3100€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. kit mounting ft250 radio jeep : 145€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. coussins de sièges avant pour Jeep. (J'en ai trois). Tél. : 06.13.89.88.49. Prix : 15 €. maxdaumin@netcourrier.com

● V. PONT AVANT FORD GPW, complet, différentiel très bon état, freinage à réviser. Photos et infos sur demande.Tél. : 03.29.32.44.25. Prix : 485 €. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. allumeur 24v de marque ABG no59090 date de fabrication 02/63 pour Jeep Willys Hotchkiss, en bon état. Tél. : 06.18.31.17.71. Prix : 150€. stephane.guilmard@orange.fr

● V. une sirène militaire en 24 volts, pièce de démontage, capot cabossé, fonctionne parfaitement, colissimo inclus. Prix : 145€. kvot@aol.com

● V. super état deux jantes pour remorque Karren Allemande. Prix : 200€. hubnomade@gmail.com

● V. un régulateur 24v type paris Rhône et une dynamo 24v V.je ne les ai pas tester ma Jeep étant d'origine en 6v, j'ai récupéré ceci dans un lot de pièces. Prix : 200€. tigrou.666@wanadoo.fr

● V. paire de chaines d'origine, avec les marquages pour remorque WW2 prix port inclus. Tél. : 06.75.74.72.15. Prix : 200€. v_niceday@live.fr

● V. plaque d'origine, très bel aspect, belle couleur et bon marquage, les 4 coins ont été arrachés au démontage. Facile à remettre en état par Robert en Hollande. Tél. : 06.75.74.72.15. Prix : 120&. v_niceday@live.fr

Restom
Catalogue 2012
NOUVEAU
Contre 3 timbres téléchargement gratuit sur le site : www.restom.net
Kits traitement réservoir
(garanti résistant SP95; SP98; SP95-E10; Gazole)
20 ans d'expérience
Liquide de frein SILICONE homologué DOT5
Epoxy pour Châssis/Cadres
Peinture anticorrosion pour moteurs
Peintures échappement
Détachant aluminium
Nettoyage des aluminiums
Dérouillant phosphatant
+de 150 produits sur www.restom.net
Couleurs Peintures standards : US Army, Vert OTAN, Vert Armée française R090
Peintures toutes teintes sur demande
20, rue du 1er Mai - 71500 LOUHANS - Tél. : 03 85 74 95 60

● V. dossier arrière pour Jeep Willys avec ressort toile kaki. Tél. : 00.032.56.487.398. Prix : 15€. francine.willocq@belgacom.net

● V. protection pour essuie-glace pour m201 en bon état. Tél. : 00.03.25.64.87.398. Prix : 10€. francine.willocq@belgacom.net

● V. tôle de protection pour prise remorque en bon état à repeindre. Tél. : 00.03.25.64.87.398. Prix : 10€. francine.willocq@belgacom.net

● V. régulateur 24volts marque seud complet à l'air en bon état à vérifier. Tél. : 00.03.25.64.87.398. Prix : 50€. francine.willocq@belgacom.net

● V.2 amortisseurs avant de Jeep Willys d'origine en bon état Tél. : 00.0 32.56.487.398. Prix : 15€. francine.willocq@belgacom.net

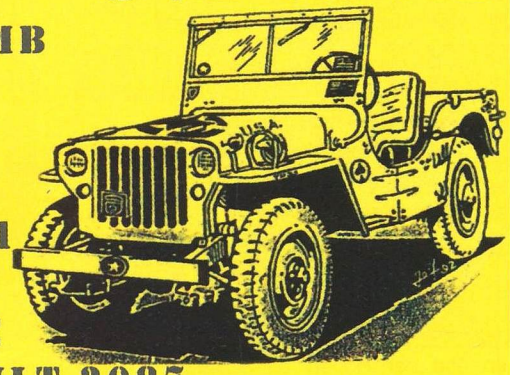
● V. 4 roues complètes (jantes m201 avec military 600/16 mrt ndms provenance Jv) 30 pour cent d›usure. Plus pneu roue de secours neuf. Le lot : 250€. Email ou Tél. : 06.86.75.95.26. franky201@laposte.net

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

JEEP PIECES SURPLUS AMERICAIN

J.P.S.A

JEEP MB
FORD
M201
M38
M38 A1
GMC
DODGE
RENAULT 2087



Pas toujours présent,
prévenir avant déplacement
40 ans d'expérience font la différence

TÉL. : 01.47.60.14.18

Port. : 06.12.92.96.04 – Fax : 01.47.60.00.20
Ouvert du lundi au vendredi
de 8h à 12h et de 13h30 à 18h
Samedi matin de 8h30 à 12h

88bis, rue de l'aigle
92250 La Garenne Colombes

● V. un corps vide de pont avant FORD TYPE EARLY, en tb état, sablé et apprêté. 300 €. CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● V. phare Notek avec belle peinture d›origine Feldgrau, complet avec son ampoule. Il n›attend plus qu›un véhicule ! Autres renseignements et photos sur demande. Frais de port en sus. Prix : 170€. acebbcnn@orange.fr

● V. Portes et cotés toile comme neuf. Possibilité photos. Tél. : 01.39.55.20.87. Prix : 150€. joelcheval@orange.fr

● V. boulonnerie US. Pas de a aa etr tr20 ou Ford juste de la boulonnerie US presque toute dimension à partir de 0,30 cts. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. la paire de levier de boite de transfert Ford bien marqués. Port en sup merci photo dispo. Prix : 40€. m.menard4@aliceadsl.fr

● V. ou échange un avertisseur Sanor en 6 volts, non testé. Petit prix, par contre le prix du colissimo étant lui incompressible. Prix : 30€. kvot@aol.com

● V. douille moyeu NOS. Marqué Ford GP17033. Pour Ford GPW. Photos sur demande. Prix : 80€ + port. slatgrill@telenet.be

● V. ailes GP, early Willys, early Ford, Willys et Ford. Prix : 200€ pièce pour les early Willys et Ford (bon état), à discuter pour les autres. Photos et renseignements sur demande. gpw7542@gmail.com V. Garde boue GPW F marqué, côté chauffeur. Prix : 250 . slatgrill41@gmail.com

● V. Coffret douilles poids lourd cote US. Tél. : 05.53.31.14.26. Prix : 300€. p.mureau@orange.fr

● V. pont avant & arrière GPW late model. Prix : 1 100€. slatgrill41@gmail.com

● V. Boitier de direction ROSS pour : early Willys MB - Willys MA - Willys slatgrill Avec couvercle. Photos sur demande. Prix : 300€ port inclus. slatgrill@telenet.be

● V. Carter de BV T84 early Willys MB + slatgrill en TTBE. Photos sur demande. Prix : 300€ + port. slatgrill@telenet.be

● V. Support boite de secours (FIRST AID BOX) 100% d'origine et en ttbe !! Prix : 250€ + port 300€ avec sa boite d'origine + port slatgrill@telenet.be

● V. régulateur 6v, 40 a de janvier 43, a restaurer. Prix : 50€. Pompe a eau early Willys avec sa rare poulie en fonte, à restaurer. Prix : 70€. Synchro bv t84, semble neuf, manque ressorts et doigts. Prix : 30€. Support d›extincteur us d›origine, de démontage, manque 1 bracelet, a restaurer. Prix : 40€ support roulement av d›occasion pour dynamo early Auto-Lite (slat grill , early Willys) avec le trou pour le graisseur, rare. Prix : 50€. Soufflet leviers bt, model pour slat grille, early Willys, semble NOS. Prix : 25€. Ampèremètre 50 a, dans l›état, pas contrôlé. Prix : 15€. Frais de port en plus. Prix : 70€. lauchu@orange.fr

● V. Bloc moteur nu Willys MB Non fissuré, à réviser + rechemiser W2, date 1-1-44, n° MB Photos sur demande. Je peux vous ajouter des pièces en fonction du besoin. Prix : 500€, à enlever sur place. slatgrill@telenet.be

● V. haut de carburateur carter wo539, pièce NOS, neuve d'origine. Prix : 45€. Tète d'allumeur Auto-Lite, pièce NOS, neuve d›origine. Prix : 45€. Rupteurs Auto-Lite, piece NOS, neuve d›origine. Prix : 35€. Ces pièces sont d›excellente qualité, pas du chinois ou autre. Frais de port en plus. Prix : 45€. lauchu@orange.fr

● V. après passage en military je vends 4 pneus Firestone SAT, encore en très bon état, pneu excellent en franchissement. A venir chercher sur place. Echange possible contre pièces (R. 2 assises et dossier de sièges toile ou une housse de pare-brise). Tél. : 03.36.46.45.65.11. Prix : 200€. ltmacfly02@gmail.com

● V. Rare hand cart rl 35, plaquette Us origine, daté de 1944, pneus chevrons. Prix : 700€. gpw200157@gmail.com

● V. AMPOULES CODE/PHARE 12V et 24V JEEP, spéciales Jeep, à fenêtre, pour veilleuse intégrée sur connecteur. Tél. : 03.29.32.44.25. Prix : 7€. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. paire de leviers de bt Ford. Prix : 30€. Pipe a eau early Willys, prix : 15€. Pièce poulie dynamo 15€ pièce cache soupape early Willys, prix : 30€ - capuchon écrou moyeu pont av 15€ la paire 2 PAIRES ES tirette d›éclairage , à restaurer, dans l›état, 10€ - contacteurs de démarrage au pied , a restaurer , dans l›état , 10€ les 2 - pédale de frein, model fonte , 15€ - lot de jumelles et douilles de suspension de démontage (3 douilles sont neuves -ES) 12€ 1 crochet de capot ou pare-brise 10€ - 1 commande d›accélérateur sur moteur 15€ 1 protection de maitre-cylindre, manque l›amiante, WOF 15€ - 2 balais d›essuie-glace, fr, 10€. Toutes ces pièces sont d›occasion, d›origine donc à restaurer ; sauf mentions contraires frais de port en plus 30€ lauchu@orange.fr

● V. JANTE Jeep M38, 6.50x16 «ajourée », avec pneu et chambre à air. Tél. : 03.29.32.44.25. Prix : 30€. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● V. réservoir : 120€ - siège passager Ford : 140€ - siège conducteur Ford : 160€ - aile dte ou gche Ford : 180€ - capot Ford avec charnière : 200€ - calandre Ford : 190€- Démarreur Ford : 250€ - Ventilateur «SC» : 40€ - cloche 120€. jmicklean@gmail.com

● V. 3 bielles de démontage en parfait état prix 30€ l'unité je V. au détail ou en lot frais de port à prévoir. Tél. : 03.44.60.23.67. touchardfr@orange.fr

● V. extincteur pyrène. fabriqué à New-York mode d›emploi en français. Frais de port à ajouter, prix : 20€. gilberte.briane@wanadoo.fr

● V. Manomètre, amperemètre Neuf+Port. Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 25€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. boite neuve de joint spi (2) de volant moteur de Dodge+port Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 10€ gianellibernard@yahoo.fr

● V. sachet neuf de boulonnerie carter moteur de harley wla + port. Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 50€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. Moteur Dodge (réserve armée norvégienne) de déstockage, sans accessoires. Prix : 1 400€. gpw200157@gmail.com

● V. petite sirène très puissante en 12 volts, corps plastique, à mettre dans le compartiment moteur, prix colissimo compris, photos sur demande. 85€. cestfouca02@aol.com

● V. 2 Chaines Ford. Plus que rares ! Prix : 1 200€. emma.iaconni@hotmail.fr

● V.4 bielles d›occasion avec inscription F (FORD) et GPW photos sur demande 60€ pièces ou 200€l›ensemble prévoir 13€ de frais de port en sup. Tél. : 06.63.68.11.40. roseline.rabatel@orange.fr

● V. interrupteur d›occasion. Photos sur demande prévoir frais de port en sup. Tél. : 06.63.68.11.40. Prix : 20€. roseline.rabatel@orange.fr

● V. sirène 6 volts Sanor, trouvée dans une déchetterie, aucune idée du fonctionnement, fdp compris 65€. cestfouca02@aol.com

● V. d›occasion moteur essuie-glace à dépression de marque TRICO, origine Us Photo sur demande 80€ pièce ou 300€ les 4 prévoir 13€ de frais de port en plus. Tél. : 06.63.68.11.40. roseline.rabatel@orange.fr

● V. quatre interrupteurs d›occasions d›éclairage rotatif net. 70€ chacun ou 200€ les quatre prévoir 13€ de frais de transport en plus. Photos sur demande Tél.: 06.63.68.11.40. roseline.rabatel@orange.fr

● V. 10 clips pour passage faisceau ou tuyauterie port compris. Tél. : 06.82.21.52.80. Prix 9€. gianellibernard@yahoo.fr

LES PETITES ANNONCES de TANK MILITARY VEHICLES avec

● V. 4 bougies de Jeep en 24v blindées neuves dans l'emballage. Prévoir port. Tél. : 06.18.31.17.71. Prix : 40€ stephane.guilmard@orange.fr

● V. Moteur en état de stockage armée (ERGM Clermont-Ferrand, N° 5919 complet avec démarreur, Dynamo carburateur, embrayage. Côtes moteur: Alésage ST 0, Vilebrequin 2 C, manetons: 3 c. Tél.: 06.86.42.53.58. Prix : 2 200€. f.thauvin@orange.fr

● V. un radiateur d'origine US, pour WILLYS CJ2/3A. Il est en tb état, refait par pro. Le port éventuel est en +. CDLT. Prix : 320€. dfanet@wanadoo.fr

● V. support d›origine en parfait état avec ressort. Prix port inclus. Tél. : 06.75.74.72.15. Prix : 140€. v_niceday@live.fr

● V. sirène de char en 24 volts, capot a décabosser, prix : 80€ à prendre en 95 ou 100€ colissimo compris, fonctionne aussi en 12 . 80€. kvot@aol.com

● V. BLOC WILLYS W1, nu, avec ses chapeaux de bielles, sans no de série. Afin d'éviter tout malentendu, les personnes intéressées se déplaceront et constateront de visu l'état du bloc. Pas d'envoi de photos. Prix : 1 000 €. FERME. CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● V. 2 feux av Willys nos complets avec 1 optique us l›autre blackout. Tél. : 06.16.95.79.09. Prix : 200€. patrick.soupet@cegetel.net

● V. cradle cal 50 état impeccable avec ses goupilles et le support boite le tout original plus infos au Tél. : 06.12.17.44.15. Prix : 400€. patricelaunay@live.fr

DOCUMENTATION

● V. original manuel de la radio de Jeep édite en français par l'us army pour les troupes françaises 125 pages et photos de tous les accessoires et montages avec plan 20€. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

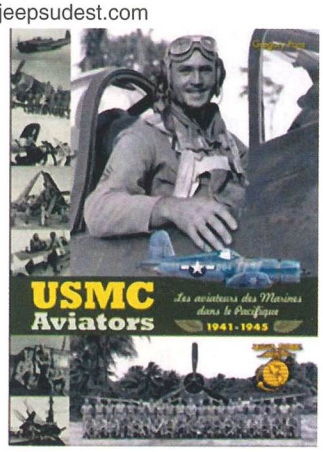
● V. manuel instruction sur la conduites des véhicules militaires et la formation des conducteurs ; référence militaire TTA 303 en bon état. Prix : 8€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel français de la radio de Jeep Tél. : 06.82.21.52.80.Prix : 10€ gianellibernard@yahoo.fr

● V. manuel operateur sur radio TRPP 15 A en bon état 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. Prix : 5€. cocheese37@msn.com

● V. manuel operateur radio en bon état référence militaire MAT 6076 ou TRS 2100 5€ frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. nouveau livre: les aviateurs des marines dans le pacifique: 39,90€. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com



● V. Manuel US édité pour les troupes Françaises durant la seconde guerre mondiale pour la radio de la Jeep. 15 PAGES ORIGINAL + PORT 20€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. original manuel de la radio de Jeep édite en français par l'us army pour les troupes françaises 125 pages et photos de tous les accessoires et montages avec plan 20€. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● V. manuel instruction sur la conduites des véhicules militaires et la formation des conducteurs ; référence militaire TTA 303 en bon état. Prix : 8€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel operateur radio en bon état référence militaire MAT 6076 ou TRS 2100 5€ frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. Manuel des unités automobile de transport référence militaire TRN 103. Prix 8€ frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. part list de 1964 pour Jeep Wagoneer, Panel Delivery, Gladiator Truck Manuel original de 1964, 305 pages en anglais. 110€ port compris contact UNIQUEMENT au: Tél.: 06.65.18.41.96. Prix : 110€. spoutnik1973@gmail.com

Fleet Masters
Votre spécialiste des véhicules
construits dans les années 1939-1945
Véhicules de l'US Army tels que
Jeep MB/GPW, GMC
Dodge, Staff Cars mais surtout les modèles les plus rares
SERVICES :
Les véhicules sont importés par container des USA.
LE PRIX TOTAL COMPREND :
• Le véhicule
• Le transport inter-USA vers le port de New York
• Le transport maritime et le déchargement
• Le dédouanement et la TVA
• L'homologation du véhicule
Le contrôle technique ne sera pas compris dans ce prix et fera l'objet d'un accord entre Fleemasters et vous, suite à l'analyse technique du véhicule et son état général.
Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à nous contacter
FLEEMASTERS & Co scs
Chemin de la Bruyère, 34
1473 Glabais Belgium
Tél. : +32-475 85 90 80
+32-476 56 37 48
E-mail : info@fleetmasters.be
www.fleetmasters.be

● V. manuel pistolet mitrailleur PM MAT 49 en bon état référence militaire MAT 1021. Prix : 5€ frais de port inclus. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel en bon état de radio AN VRC 8 a 10 référence militaire TRS 2234. Prix : 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. doc boussole anglaise MK1 V. doc boussole anglaise MK1 référence militaire MAT 1884 en bon état 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. Manuel en bon état radio AN vrc 16 a 18 référence militaire TRS 2233. Prix : 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. Guide operateur de l AN/VRC 9-10 en très bon état référence militaire MAT 6094 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. Guide operateur de l angrc 3 a 8 en très bon état référence militaire MAT 6090 ou TRS 2216 5€ frais de port inclus Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. manuel de la AA52 et du 49/56 + PORT prix pièce. Tél. : 06.82.21.52.80. Prix . 5€ gianellibernard@yahoo.fr

SURPLUS

● V. Housse combinée pour protéger la boîte de culasse et la bouche de la mitrailleuse calibre .50. + sangle housse de protection de la bouche de feu. Très bon état Modèle 1943 marquage US. Prix 35€. Tél. : 05.56.21.10.35. fumagalli.daniel@gmail.com

● V. un lot de 11 jerrycans allemands différentes marques: WKO, DAS, austria wien, etc. Prix : 300€. thierry.marical@orange.fr

● V. boussole para us+3.20 de port Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 75€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. carabine UNDERWOOD, hausse premier modèle avec

Pour passer votre petite annonce gratuitement,
RENDEZ-VOUS sur notre site :
annonces.histoireetcollections.com

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

Histoire & Collections

TANK & MILITARY VEHICLES

vous propose **l'achat en ligne**

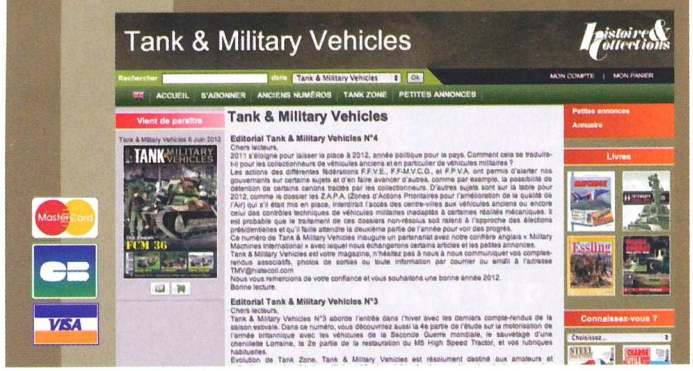
de ses revues et livres

par paiement sécurisé sur le site

www.histoireetcollections.fr

ou

www.tank-zone.com



bretelle, porte chargeur, 3 chargeurs Photos sur demande. Tél. : 06.19.43.74.45. Prix : 550€. bernardlagrandeur@orange.fr

● V. Rare housse en toile pour Mitrailleuse Browning MG cal 50 12.7 JEEP DODGE GMC ... Marquage: COVER CAL 50 BARREL D91031.Tél. : 05.56.21.10.35. Prix : 40€ fumagalli.daniel@gmail.com

● V. U.S.A. 2 RHEEM 1951 peinture d'origine marqué USA 3 WHEELING 1944 2 peinture d'origine , 1 repeint 1 RHEEM 1944 repeint en noir 1 CAVALIER 1943 repeint en vert 1 SAMCO 1943 repeint en vert 1 CHATTANOOGA 1942 repeint en bleu 1 ARVIN NOBLI H SPARK 1942 peinture dâ€™origine 1 BOYCO 1942 1 WHEELING 1942 Anglais 1 RTMP 1944 vert origine 1 1944 sans marque WD a la place du fabricant, état moyen 1 1944 RTMP état moyen 1 1943 F&L état moyen 2 1943 PSC sable puis vert 1 1943 PSC noir 1 1943 PSC vert beau 1 1943 BMB noir 1 1943 PSC sable 1 1943 PSC sable 3 trous sur l' avant des poignées. Pour tout renseignement et prix contacter par mail Daniel : lalevee.daniel@laposte.net philippe.leger5@gmail.com

● V. Authentique, très belle veste, comme neuve, Jacquet field M.1943 Taille M-L pour 1m80-1m85- 80-90 kg. possibilité photos, Possibilité colissimo. Tél. : 01.39.55.20.87. Prix : 120€. joelcheval@orange.fr

● V. affût lourd pour M 63 , pour calibre 50, pièce de surplus en ttbe. Tél. : 06.89.63.49.44. Prix : 650€ fieldbag@hotmail.fr

● V. Très grand filet de camouflage crevette 23M2 6,80x3,40. Quelques petits accrocs sans conséquences. Possibilité photos 0139552087 110€ joelcheval@orange.fr

● V. Lit Picot T B.E complet, toile datée du 29 06 1944 Possibilité photos. Tél. : 01.39.55.20.87. Prix : 55€ joelcheval@orange.fr

● V. Sellerie complète en skaï¯, en bon état pas de déchirure ni d'accroc, possibilité de mettre des mousses plus durs, fermeture éclair sur les coussins de siège et de dossier. Pour les photos sur demande par internet. Prix 100€ + port si nécessaire ou à prendre sur place. Merci à tous. Tél. : 06.68.38.92.44. coprfrance@aol.com

● V. Thompson m1a1 neutra. st. Etienne avec bretelle et housse de transport (repro) photo sur demande . Tél. : 06.18. 31.17.71. Prix : 500€. stephane.guilmard@orange.fr

● V. sonde déminage us ww2 en tbe nos avec étiquette d'époque protégée à l'origine avec scotch comme les filtres à air ou autres pièces u.s contact par mail prix fdpi pour la France de 95€. Echange possible. leboss1204@hotmail.fr

● V. mitral. Thomson M1A1 démilitarisée en très bon état Photos sur demande. Tél. : 00.032.(0).498.752.124. Prix : 650€ leruthalbert@yahoo.fr

● V. paire de cadenas allemand avec clefs + port lettre max Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 15€ gianellibernard@yahoo.fr

DIVERS MATERIELS

● V. un E/R ANGRC/9 complet pour usage véhicule : poste , support , alimentation, câblages , mike , hp , manip morse , antenne trois brins , MP 65 , MP 50 , pas d'expédition, à prendre en 95. Prix : 500€. Jeepek@aol.com

● V. repro de qualité browning cal.50 100% acier : 727€ ht. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse squelette: 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. sten repro 100% acier, chargeur orig, mécanisme fonctionnel inerte ; crosse en t : 179€ ttc. Tél. : 04 90 39 56 27 - www.jeepsudest.com

● V. micro ft 17 pour radio de Jeep port compris Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 22€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. SUPPORT ANTENNE MP 50 pour radio de Jeep ou Dodge PORT COMPRIS. Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 28€. gianellibernard@yahoo.fr

● V. antenne complète trois brins en fibre dans housse avec embase Bx 33 , colissimo compris. Prix : 125€. parparbirdiepar@aol.com

● V. an grc9 en bon état de présentation et fonctionnement avec son capot 200€ seul ou 250€ avec son micro son casque et son hp. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. ampli am 66 pour an grc9 permet 100 watts de sortie en état neuf. Prix : 200€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. alim dy 88 en état proche du neuf avec toutes ses étiquettes 250€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. micro testé et en bon état 25€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. AB 15 GR neuve jamais montée pour support mp 50 15€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. hautparleur hp 52 a en bon état visuel et fonctionnement 30€. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. téléphones de campagne ee8 en toile us army 2eme gm en bon état 40€ pièce. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. angrc9 en très bon état de fonctionnement et de présentation avec son alimentation en état neuf véhicule et lot de fonctionnement hp micro casque 500€ possibilité ampli am 66 en très bon état et son alim pour 700€ tout le lot est fonctionnel a 100 pour 100 avec câbles et photocopie de doc utilisateur livraison à domicile possible suivant distance. Tél. : 06.33.97.50.73. cocheese37@msn.com

● V. radio militaire anprc avec alimentation véhicule, hp , combiné, état de fonctionnement . Expédition a vos frais ou enlèvement en RP. Prix: 185€. roulemapoule14@aol.com

● V. original boite de quarts de +de 100 quartz de la radio de Jeep + port (lourd). Tél. : 06.82.21.52.80. Prix : 50€. gianellibernard@yahoo.fr

● Pour la bc 191 R. un chassis ft 151 merci. Par email penxten.eddy@skynet.be

● V. jouet de collection, en l'état, pour collectionneurs années 1960/70 photos sur demande port à ajouter. gilberte.briane@wanadoo.fr

RECHERCHE

PIÈCES DÉTACHÉES

● R. un Sheller WW2, noir, early, pas neuf bien entendu, mais état correct ! MERCI. CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● R. des verrous d'accrochage pour jante de combat, le cercle en acier qui se monte dans le pneu, si possible m'envoyer des photos pour voir l'état. Cordialement winant_t@hotmail.com

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

● R. dans un prix raisonnable un décontamineur (a l'origine bleu ciel) a rénover ou neuf mais d'origine ,je paye tous les frais d'envoi et peut me déplacer en France ou Belgique merci de vos réponse, amicalement Roger. Tél. : 00.498.18.95.98. roger.guerin@scarlet.be

● R. gros extincteur du Diamond t 969 se logeant sur le marchepied Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. pour une Jeep Ford Gpw les pièces suivantes en occas bon état et origine (non copie) (exclusivement estampillées du F) -support filtre huile - crapaud sur carbu - poignée frein a main -arceau de bâche -pare-brise -support bo sur aile -radiateur Ford -4 poignées Ford -phares avant -supports de phares - bo de calandre - couvercle du maitre-cylindre -pédale d'accélérateur - 1 support d'arceaux ar -coulisseaux arceau -supports arceaux avant -bride de colonne -anneaux /œillets de sangles -support roue de secours etc. merci. Tél.: 06.73.72.61.28. tar.thierry@gmail.com

● R. quatre pneus 900x13+ chambres. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. un support latéral pour Jeep (qui se monte côté passager le long de la caisse au-dessus du marchepied) de type modèle 53 ou F1. Faire offre. Tél. : 06.73.94.63.78. militaire22@hotmail.com

● R. une poignée de cadre intérieur de pare-brise pour une Jeep Willys MB/Ford GPW. Si vous avez, faites-moi signe, SVP. Merci. jackcpe@skynet.be

● R. 2 armatures de siège Dodge dernier model (pas baquet) faire offre. Tél. : 04.76.91.57.35. colipost@aol.com

● R. Aile avant droite Ford d'origine faire offre merci Tél. : 06.07.03.02.52. infornious83@orange.fr

● R. couvercle de pont arrière et de pont avant avec l'inscription USE HYPOID OIL ONLY faire offre au Tél. : 06.12.17.44.15. Tél. : 06.12.17.44.15. patricelaunay@live.fr

● R. une aile droite de Jeep. Pas de travaux de carrosserie à faire dessus. Juste peinture éventuellement. Merci pierre radinasse@gmail.com

● R. deux pneus Goodyear G800 650x16 sur Nice. Merci. ncleserre@sfr.fr

● R. un bouton de PANEL LIGHTS avec les lettres en relief. Merci pour vos réponses. sendlot@yahoo.fr

● R. bobine et allumeur en 24v non blindé en état de fonction. Tél.: 06.18.31.17.71. stephane.guilmard@orange.fr

● R. un allumeur 6 ou 12v et une bobine en 24v en bon état ou échange contre un allumeur 24v blindé. Tél. : 06.18.31.17.71. stephane.guilmard@orange.fr

● R. câble accord d'antenne reliant la BX 33 A au TRVP 213. mgimenez@sfr.fr

● R. phares pour Ford gpw. Faire offre. Merci. philippe.delineau@orange.fr

● R. RESSORTS à LAMES AVANT et ARRIERE NEUFS pour JEEP M201. Merci de faire offre. Tél.: 03.29.32.44.25. jean-paul.peche@wanadoo.fr

● R. pour ma Ford 42, 2 supports AV d'arceau de capote - 2 coulisseaux fonte d'arceau - arceau de capote - 3 tenons de capote sur pare-brise - banquette AR - support roue de secours 3 points le tout en Ford. Si vous avez en double, j'R. ou j'échange. Merci à tous. jmicklean@gmail.com

● R. des pièces suivantes: 2 pare choc AR 1 rétro complet 1 armature complète siège passager 1 armature complète siège AR Poignées AR de caisse DROITE ET GAUCHE Supports d'arceau AR droit et Gauche Support arceau AV droit et gauche. Tél. : 06.19.43.74.45. bernardlagrandeur@orange.fr

● R. pour ma slatgrill DOD 12/16/41, un capot early avec déflecteur d'air. De plus R. également toute pièces de Jeep Willys early, (comme déflecteur d'air pour ailes, moteur early etc.) Je vous répondrai au plus vite pour un achat éventuel. merci FH. Tél. : 06.86.63.17.29. minifred281288@hotmail.com

● R. mano hs, peu importe le modèle c'est pour récupérer un verre. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. Un filtre a aire AC d'origine ou NOS. Faire offre avec photos. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. une cloche d'embrayage adaptable pour monter un moteur Indenor avec la boite de ma Jeep I entraxe des trous de fixation est de 325mm. Merci de faire offre. Tél. : 06.62.71.82.48. garbotedomi@orange.fr

● R. une tige pour fixation du coude sur le filtre a aire AC faire offre avec photos fond du filtre a aire pas taraudé. Tél. : 06.86.47.19.04. Prix : 1€. francois.saint-maxent@wanadoo.fr

● R. 2 plaques d'origine (caution et front), en laiton, pour ma boîte à gants, à des prix «raisonnables», SVP. N'hésitez pas à me contactez si vous avez. Merci. jackcpe@skynet.be

● R. une patte de fixation (arrêt) de gaine de frein a main, ainsi qu'un boulon de verrouillage de pédale sur le bras, merci. Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. bras Pittman Nos ou TBE GPW uniquement merci de faire offre. hubnomade@gmail.com

● R. plaque de protection maitre-cylindre (partie avec amiante pas celle de coté) GPW uniquement merci de faire offre hubnomade@gmail.com

● R. une boite de Willys MA, ou à défaut le carter seul. échange possible contre une boite de slat refaite à neuf, à valeur égale bien entendu. CDLT. sdfanet@wanadoo.fr

● R. pompe a essence neuve avec amorçage manuel ou kit complet. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

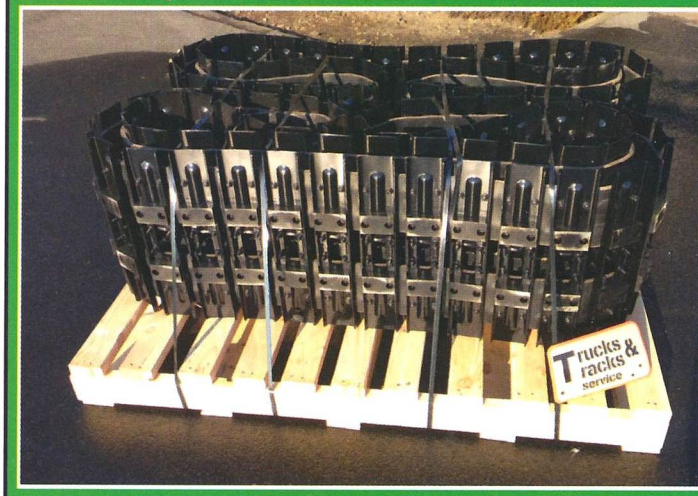
● R. des portes arrières pour une Dodge WC 54 ambulance. Tél.: 04.17.97.44.09.55. athom8@datazug.ch

● R. culasse Jeep Willys dernier modèle ou culasse de groupe électrogène mais Willys uniquement. Merci. radjw3@gmail.com

● R. deux optiques de phares d'origine, neuf ou très bon état pour une Jeep M201. Merci pour vos propositions. Tél. : 06.70.11.70.90. lepat00@gmail.com

Trucks & Tracks service

Une entreprise jeune et dynamique spécialisée dans le Weasel



NOUVELLES CHENILLES ACIER POUR M29 WEASEL

Importateur exclusif pour *Liberty Auto Restoration*

Rue Brunehaut,179 - 7022 Mesvin - Belgique

Tel: 0032 (0) 475/28.39.54

E-mail: info@trucks-tracks-service.com

www.trucks-tracks-service.com

SARL CARTRY BP 10 - 14160 Périers-en-Auge - Tél. 02 31 91 42 63

FUSIL MOSINE NAGANT
M 1891/30 CAL.284.30.....220 €

GARAND FLK DANOIS
A 3 Coups - CAL.284.30.....950 €
A Répétition manuelle - CAL.284.30.....950 €

ARMES DE 5e CAT.

FUSIL MOSINE NAGANT SNIPER COMPLET AVEC LUNETTE (Originale) M 1891/30 CAL.284.30....750 €

TOKAREV SVT40 1 COUP 284.30.....500 €

ARMES DE 8e CAT.

P38...39/45.....680 €
TOKAREV TT33.....350 €
THOMPSON M1A1.....500 €
USM1 (WINCHESTER).....750 €
P.M. UZI (Type QUASI-ARMES).230 €

ARMES DE 1ère CAT.

TOKAREV TT33.....280 €
WALTHER P38 39/45.....600 €
FUSIL MOSINE NAGANT....200 €
FUSIL MOSINE NAGANT SNIPER COMPLET AVEC LUNETTE (Originale) M 1891/30.....700 €
TOKAREV SVT40.....500 €
GARAND FLK DANOIS CALIBRE 308.....1390 €

MAUSER GARAND LEE ENFIELD BERTHIER LEBEL USM1 MAS36 VOIR SUR SITE

Sur «Google» taper «Cartry»

www.arme-cartry.com
ARMES
de 1ère, 4ème, 5ème, 7ème et 8ème cat.
ACCESSOIRES - MILITARIA

www.cartry-arme.com
PRODUITS DE BRONZAGE
PIÈCES DÉTACHÉES
Catalogue contre 5 € en timbres - Fax 02 31 91 72 36

LES PETITES ANNONCES de TANK & MILITARY VEHICLES avec

● R. un radiateur de WILLYS MA. Échange possible contre radiateur SLAT GRILL ORIGINE REFAIT A NEUF. CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● R. un support tripod M31 pour Jeep. Merci. vvermorel@wanadoo.fr

● R. un trépied pour une browning cal 30. Complet et original. Tél.: 06.71.83.22.08. capitainespears@aol.com

● R. un affut d'origine M31 «d'origine» pas repro pour ma Jeep Willys «MB». Tél. : 06.72.72.60.42. Prix : 300€. thierry.porret@bbox.fr

● R. la vis de fixation du pivot de la béquille de remorque et son écrou. Merci pour vos réponses. herve_philippe@yahoo.fr

● R. un bloc moteur Ford, non fendu ou bidouillé m.menard4@aliceadsl.fr

● R. un châssis Ford gpw en bon état et pas tordu... avec les mains d'origine merci d'avance. alexisearlyFord@yahoo.fr

● R. rééditions des TM 10-1103(WILLYS MA),et TM-10-1186(MODELS MA AND MB AND MBT 1/4 TON TRAILER). CDLT. dfanet@wanadoo.fr

● R. Pour M201 AF : 2 ressorts arrière Origine AF Neufs 11 lames. Urgent, j'étudie toute proposition ... Surtout pas de refabrication actuelle ... J'ai dejà donné !!! lol Tél. : 06.78.07.89.32. v.riquet@gmail.com

● R. boitier connexion radio et déflecteur de capot Tél. : 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● R. régulateur paris-rhone YTF 219 12V 25A Merci C.L ncleserre@sfr.fr

● R. toutes documentations concernant les Ford Mutt M15A2. Tél. : 06.80.56.05.36. Jeepman42@hotmail.fr

● R. 2 manuels techniques en originaux ou photocopies: - mat 3460 bis cat 8-886 - mat 3943. steam611@gmail.com

VEHICULES

● R. Jeep early à restaurer nfpcor@laposte.net

● R. une Jeep Willys MA. Faire offre sérieuse avec photo. jeellys@orange.fr

● R. moto Cushman. Faire proposition avec photos. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. Jeep à restaurer, Willys, Ford, ou M201, paye cash, max 5-6.000€. Tél. : 00.32(0)498.752.124 ou 00.032(0)498.7521. leruthalbert@yahoo.fr

DIVERS MATERIELS

● R. pochoir laiton aigle allemand pour faire un diorama dans un musée Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. canon US de 37 mm même copie Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

● R. un canon US 37mm original ou copie ou plan avec cote pour en fabriquer un. Merci. jeellys@orange.fr

● R. Housse BG96 Très bon état, port compris. Prix : 65€. pmk1402@hotmail.fr

ECHANGE

● Echange une très belle M 201 américanisée et bourrée d'accessoires contre un Pinzgauer 6X6 en excellent état, bâché ou tôlé, ou Wrangler , photos de ma Jeep des réception des vôtres . Vente possible pour 14 000€. roulemapoule14@aol.com

● Echange deux boussoles para us originales contre copie Denix USM1 sans tenon de baïonnette. Tél. : 06.82.21.52.80. gianellibernard@yahoo.fr

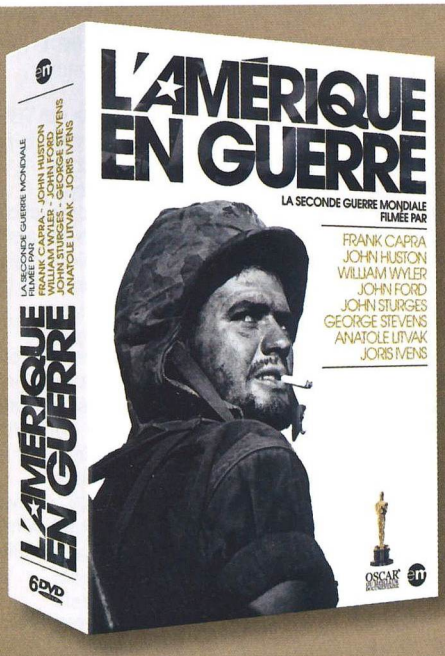
● Echange compteur vitesse early (aiguille longue) contre compteur standard (aiguille courte). Tél.: 06.38.82.11.99. pat.chapron@orange.fr

● Echange Rotule de direction Jeep marquée «FORD» contre rotule de direction Willys. Tél. : 06.74.31.58.48. bernard.bailly1@free.fr

● Echange 5 chaînes à neige Ford (une de plus que le lot de bord) crochets marqués du F ,100% d'origine contre et UNIQUEMENT contre mitrailleuse Browning 1919a4 démilitarisée anciennes normes françaises et non coupée au chalumeau et ressoudée ! gpw37869@aol.co.uk

● Echange remorque Bantam 1944 avec sa plaque contre remorque Bantam ou Willys de 1942 également avec sa plaque. (La remorque est à restaurer et sort de l'armée française.). gpw37869@aol.co.uk

● Echange M201 contre Wrangler excellent état, photos de votre Wrangler contre photos de ma M 201. Jeepek@aol.com



L'AMÉRIQUE EN GUERRE

Les témoignages uniques des plus grands cinéastes américains rassemblés dans un coffret de 6 DVD

Réalisé par les plus grands cinéastes d'Hollywood, cet ensemble exceptionnel de films documentaires raconte la Seconde Guerre mondiale, depuis la prise du pouvoir par Hitler en 1933, jusqu'à la victoire des Alliés et au procès de Nuremberg, en 1946.
Les événements politiques et militaires des fronts européen, russe, moyen-oriental et chinois, la guerre du Pacifique, la vie des soldats, l'horreur de la guerre, ont été filmés par les géant du cinéma américain. Au péril de leur vie. Ils ont ainsi marqué leur engagement au service de la démocratie.
Ils ont aussi constitué les archives, la mémoire de la Seconde Guerre mondiale.

14 HEURES DE VIDEO

N&B	4/3	1.33	Mono	VOST	2	PAL	DVD 9

39,95€

DVD 1 : LES NAZIS PRENNENT LE POUVOIR
Prélude à la guerre • 52 min.
Les nazis attaquent • 41 min.
Films de Franck Capra et Anatole Litvak

DVD 2 : L'EUROPE EN GUERRE
Diviser pour régner • 57 min.
La bataille d'Angleterre • 41 min.
Films de Franck Capra et Anatole Litvak

DVD 3 : LA GUERRE DEVIENT MONDIALE
La bataille de Chine • 63 min.
La bataille de Russie • 82 min.
Les Etats-Unis entrent en guerre • 82 min.
Films de Franck Capra et Anatole Litvak

DVD 4 : LA BATAILLE DU PACIFIQUE
Pear Harbour, de John Ford • 33 min.
Les Aléoutiennes, de John Huston • 82 min.
La bataille de Midway, de J. Ford • 18 min.
Sachez reconnaitre votre ennemi : le Japon, de Franck Capra et Joris Ivens • 62 min.

DVD 5 : LE FRONT EUROPÉEN
Le Memphis Belle, histoire d'une forteresse volante, de William Wyler • 40 min.
Thunderbolt, de William Wyler et John Sturges • 40 min.
La bataille de San Pietro, de J. Huston • 31 min.

DVD 6 : L'ÉPILOGUE DE LA GUERRE
Que la lumière soit, de J. Huston • 56 min.
Les camps de concentration nazis, de Georges Stevens • 57 min.
Le procès de Nuremberg • 69 min.

BON DE COMMANDE PAGE 39

JEEPSUDEST.COM

NOUVEAU

Notre Boutique en ligne

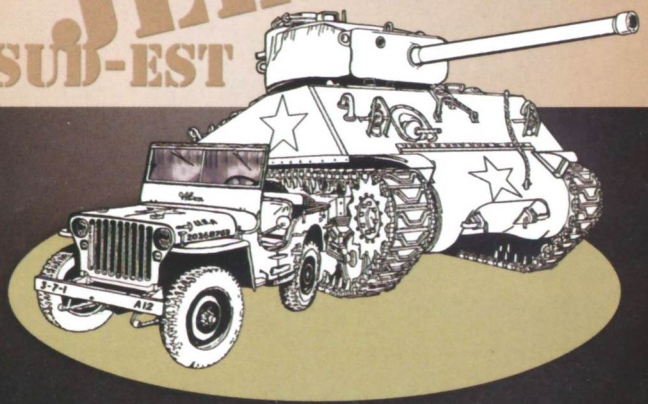
JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT
★ TOUS LES NOUVEAUX ARRIVAGES JEEP SUD-EST
★ LA FORMULE DE JEEP SUD-EST : COMPRENDRE, CONSEILLER, CONSTRUIRE
LIVRAISON & PAIEMENT SÉCURISÉ
OUVERTURE DU MAGASIN
INSCRIPTION À LA NEWSLETTER
LE SPÉCIALISTE DU VÉHICULE, DE LA PIÈCE DÉTACHÉE ET DU MATÉRIEL INDUSTRIEL MILITAIRE

Les Avantages Jeep Sud-Est

Notre boutique en ligne vous offre divers avantages tels que :

- Une utilisation simplifiée
- Des informations sur les prix
- Des offres promotionnelles régulières
- Une visualisation des disponibilités en temps réel
- La possibilité de commander 24h/24h
- Une infoline sans attente
- Des conseillers qualifiés pouvant vous fournir de nombreuses informations techniques
- ***Et bien d'autres choses encore ...***

JEEP SUD-EST



JEEPSUDEST.COM
IMPORT - EXPORT

JEEP SUD-EST - VILLAGE ERO - RN7
84700 SORGUES
Tél.: +33 (0)4 90 39 56 27
Fax : +33(0)4 90 39 86 29

Dans la boîte à outils de TMV

Dynolite - Huile de Frein - Silidot 5

« Silidot 5» en nouvelle formule Silicone DOT5, très haute performance et anti corrosion, possède l'énorme avantage d'être 100% compatible à tous les liquides de frein traditionnels. Cette formule, unique en France, est agrée par l'armée Américaine et l'OTAN. (Conform to MILITARY US SPECIFICATION MIL-PRF-46176B MILITARY SYMBOL BSF - OTAN / Nato CODE N° H-547).

Contrairement aux liquides traditionnels, le liquide de frein silicone et d'embrayage SILIDOT-5 est absolument non corrosif, non hydrophile et miscible en appoint avec les liquides traditionnels. Il prévient l'oxydation des cylindres et n'attaque pas les peintures. Le Silidot 5 peut remplacer tous les liquides. Il ne se charge pas en eau comme les liquides synthétiques. Il en résulte une absence de corrosion dans les organes métalliques.

Conditionnement: Bouteille de 473 ml au prix de 16,64 € - www.dynolite.fr

Restom®Geloil 5095

Pour les boites de vitesse à graisse caractéristiques des années 20/40, l'utilisation d'une graisse épaisse n'est pas recommandée car la rotation va centrifuger la graisse sur les carters et les pignons vont tourner « à sec ».

De même, l'utilisation d'huile même épaisse n'est guère possible car ces boites ne possèdent qu'une étanchéité rudimentaire. La graisse semi-fluide Restom Geloil 5095 est de comportement thixotrope et n'attaque pas les joints :

– gélifiée au repos : pas de fuite
– fluide en mouvement lubrification sans centrifugation possible.

Conditionnement: Boite de 1 litre au prix de 17,50 € - www.restom.net.

"La conformité de l'époque, la fiabilité et la sécurité d'aujourd'hui"

Vu chez Jeep Village, une superbe jante de combat (démontable), prête à peindre, pour Jeep military, conforme en tout point au modèle d'époque : profil du voile, plaquette d'instruction, jante compatible avec le montage d'un flap métallique, marquage des têtes de boulons... De profondes recherches historiques ont été entreprises par Denis Le Priol et son équipe pendant plusieurs mois afin que cette jante soit l'exacte reproduction du modèle fabriqué pendant la seconde guerre mondiale. Ce fut ensuite une prouesse réalisée par le bureau d'étude de l'usine de fabrication Américaine, afin qu'elle bénéficie des technologies actuelles (traitement anticorrosion moderne, solidité, qualité dynamique...) la rendant conforme aux normes de sécurité d'aujourd'hui.

Ces jantes fabriquées en série limitée sont disponibles chez Jeep Village. La référence de l'article est WOA5467DK prix : 134 € ttc
Contact : Jeep Village – tél. 01 41 73 23 23 – contact@jeepvillage.com – www.jeepvillage.com

www.librairie-ac.com

8, Rue de Crussol
75011 Paris
MÉTRO : OBERKAMPF

A&C

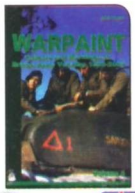
Ouvert le lundi (12h -18h) et du mardi au samedi (10h -19 h) Tél. : 01 47 00 68 72 - Fax : 01 40 21 97 55

☐ 14,25 € Port : 5,50 €*
Italian Light Tanks (1919-1945), par P.P. Battistelli.
48 pages ill. de photos N&B et planches couleurs.
Réf. 29491.

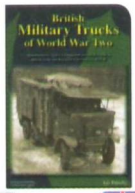
☐ 25 € Port : 6,25 €*
Panzerwrecks (13) Italy (2), par L.Archer & W.Auerbach.
96 pages illustrées de photos N&B.
Réf. 23350.

☐ 10 € Port : 6,25 €*
TM - US WWII Caterpillar D-7.
Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations.
Réf. 23295

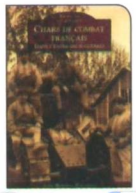
☐ 10 € Port : 6,25 €*
TM - US M-8 Light Armored & M-20 Arm. Utility Car.
Fascicule de 48 pages et 150/200 illustrations.
Réf. 23294.



☐ 25 € Port : 7,50 €*
Colours & Markings of British Army Vehicles (4), par D. Taylor.
160 pages de photos N&B et profils en couleur.
Réf. 25013.



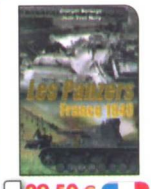
☐ 39 € Port : 8,50 €*
British Military Trucks of WWII, par L. Freathy.
256 pages et 680 photos N&B.
Réf. 23376.



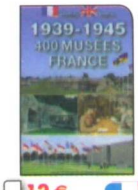
☐ 21 € Port : 6,25 €*
Chars de Combat français de l'entre-deux-guerres, par J.-B. Petrequin.
128 pages illustrées de photos N&B.
Réf. 23288.

16,50 € Port : 5,50 €*
Le Char B-1, par P. Danjou.
Monographie de 62 pages ill. de photos N&B et profils en couleur.
Réf. 23186

CHARS



☐ 29,50 € Port : 8,50 €*
Les Panzers – France 1940, par G.Bernage & J.-Y.Mary.
160 pages illustrées de photos N&B et couleurs.
Réf. 84339.

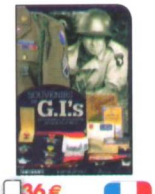


☐ 12 € Port : 5,50 €*
1939-1945 - 400 Musées de France, par S.Hervoeut & L .&M. Braeuer.
170 pages et 180 photos couleurs.
Réf. 95772.

☐ 14,70 € Port : 6,25 €*
Commando Kieffer - 6 Juin 1944, par M.Uderzo & P.Zytka.
Bande Dessinée de 48 pages.
Réf. 80999.

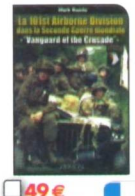
☐ 39 € Port : 8,50 €*
Les Marines à Iwo Jima, C. Trang.
230 pages ill. de 400 photos N&B et couleurs.
Réf. 84311.

☐ 29,90 € Port : 7,50 €*
Les Américains en Normandie, par J. Quellien.
256 pages illustrées de photos N&B et couleurs.
Réf. 84222.



☐ 36 € Port : 7,50 €*
Souvenirs de GIs, par D. Blanchard.
126 pages ill. de 300 photos N&B et couleurs.
Réf. 36646.

☐ 14,50 € Port : 6,25 €*
Les Paras de la 82nd Airborne, par M. de Trez.
Hors-série de 78 pages ill. N&B et couleurs.
Réf. 36645.



☐ 49 € Port : 8,50 €*
La 101st Airborne Division dans la 2GM, par M. Bando.
280 pages et 465 ill. N&B et en couleur.
Réf. 84367.

HISTOIRE

FORTIFICATIONS

☐ 22 € Port : 6,25 €*
Patrimoine fortifié de Larmor Plage, par A. Chazette.
72 pages illustrées de plans et photos. N&B.
Réf. 26719.

☐ 9 € Port : 5,50 €*
Les Batteries de Gris Nez, par a. Chazette.
32 pages illustrées de plans et photos. N&B.
Réf. 26720.

Attention : toutes les offres figurant sur ce document sont limitées à une durée de 2 mois, tant en raison de la disponibilité des ouvrages que des fluctuations des taux de change.

L'ensemble de cette page constitue un bon de commande. Vous pouvez, soit la découper, soit la photocopier, et nous la renvoyer dûment remplie avec votre règlement à A&C - 8, rue de Crussol - 75011 Paris TMV007

Nom & Prénom Adresse CP Ville

Pays Adresse e-mail** Montant Total* : ☐ CB Signature :

Indiquez les trois derniers chiffres qui figurent dans le cadre signature au dos de votre carte :

Règlement par : ☐ Mandat ☐ Chèque Date d'expiration : /

* Frais de port compris : 13,75 € tout compris pour 3 ouvrages et plus - Ajouter 5 € par commande pour : Europe - DOM-TOM / Reste du monde nous contacter.

EuropeMilitary

NOUVEAUX ARRIVAGES !

WWW.EUROPEMILITARY.COM

ACHAT VENTE JEEP ET VÉHICULES US

WWW.EUROPEMILITARY.COM

Service client personnalisé & rapide

Nouveau showroom de 1500m2 couverts avec ateliers spécialisés, stock pièces détachées et plus de 30 véhicules en stock permanent.

JEEP ET VÉHICULES US RECONDITIONNÉS OU DANS L'ÉTAT

JEEP D'ORIGINE FR OU US

JEEP RECONDITIONNÉES

LARGE CHOIX VEHICULES US

RESTAURATION VÉHICULES MILITAIRES JEEP DODGE GMC

GROS ARRIVAGE +15 PEUGEOT P4 EX ARMEE DISPO

06 81 01 44 92

de 8h à 19h

SPÉCIALISTE

JEEP MILITAIRE

WWW.EUROPEMILITARY.COM

Z.I. des Gâtines
89170 Saint Fargeau, France
Tel : 06 81 01 44 92

EuropeMilitary

BOUTIQUE EN LIGNE - DERNIERES NEWS - ARRIVAGES - PROMOS

WWW.JEEPEST.COM

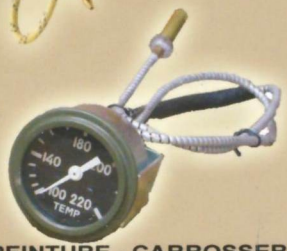
SPECIALISTE JEEPS MILITAIRES ET VEHICULES US

1 000 TONNES DE RECHANGES NEUFS

SUR 5 000 M² COUVERTS

Reproductions / Fabrications

Surplus militaire / Pièces d'origines



PEINTURE - CARROSSERIE - SELLERIE - BACHE

MOTEUR - ELECTRICITE - FREINAGE - PNEUS

VENTE PAR CORRESPONDANCE
CONTRE REMBOURSEMENT - VISA

EXPEDITIONS JOURNALIÈRES 24/48 H
OU EXPRESS FRANCE - EUROPE

JEEPEST
MILITARY VEHICLE SUPPLY

JEEPEST SAINT MIHIEL
25, rue des Aviots - 55300 SAINT MIHIEL
Tél. : 03 29 89 03 03 - Fax : 03 29 90 90
Mail : jeepest@wanadoo.fr

Vente par VPC et au comptoir
IMPORT / EXPORT

JEEPEST CHATEAUDIN
93, Bd Kellermann - 28200 CHATEAUDUN
Tél. : 02 37 44 19 40 - Fax : 02 37 44 19 41
Mail : jeepest28@wanadoo.fr

Vente au comptoir
Atelier réparation / Restauration

50 VEHICULES EN STOCK PERMANENT

COLLECTION JEEPEST
UNIQUE EN FRANCE

VISITES SUR R.D.V.

Liste complète de nos occasions sur www.jeepest.com

Restauration totale ou partielle de votre projet

Entretien à la carte. Passage au contrôle technique VL-PL

Transport léger - lourd toutes distances

+ DE 20 ANS D'EXPERIENCE

Rénovation moteur - boite avec essais et réglages

Véhicules US sélectionnés Etat surplus

Nicolas GEORGES et François MOURICE, collectionneurs passionnés, à votre service